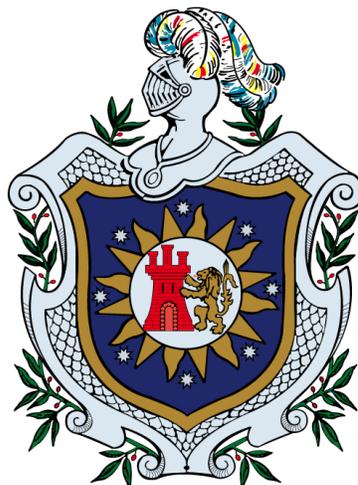


**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE NICARAGUA, LEÓN**  
**UNAN-LEÓN**

**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



**TÉSIS PARA OPTAR AL TÍTULO DE MAGISTER EN DERECHO EMPRESARIAL**

**“LOS ALCANCES DE LOS SEGUROS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN  
(P&I) EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO.**

**AUTORA:**

**Lic. MARIA EVELIN GONZÁLEZ ZAMBRANA**

**TUTOR:**

**M.Sc. Roger Antonio Quant**

**LEÓN, NICARAGUA, C.A.**

**22 Noviembre 2018**

*“A la libertad por la Universidad”*

## INDICE

<b>AGRADECIMIENTO .....</b>	<b>3</b>
<b>INTRODUCCIÓN: .....</b>	<b>4</b>
<b>CAPITULO I: ASPECTOS GENERALES DE LOS CONTRATOS DE SEGURO MARÍTIMO. ....</b>	<b>11</b>
1. Antecedentes Históricos de los Seguros Marítimos.- .....	11
1.1 En la Edad Media (Circa 1000 – 1400).- .....	12
2. Referencia Histórica del Seguro de Protección e indemnización (P&I).....	17
3. El seguro Marítimo, Concepto y Regulación actual.-.....	21
4. Naturaleza Jurídica de los Contratos de Seguro Marítimo .....	26
4.1 Elementos de los contratos de Seguro Marítimo: .....	34
4.2 Elementos personales: .....	34
4.3 Elementos reales .....	36
4.3.1 Objeto o interés asegurado .....	37
4.3.2 Riesgo .....	38
4.3.3 Prima.....	40
4.3.4 Indemnización .....	41
4.4 Elementos formales .....	41
5. Clasificación de los seguros marítimos:.....	42
5.1 Seguro de Casco y Maquinaria .....	42
5.2 Seguro sobre la carga .....	45
6. Régimen Jurídico de los Seguros en Nicaragua .....	46
<b>CAPÍTULO II: ALCANCE DE LOS CONTRATOS DE SEGUROS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P&amp;I) EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO. 56</b>	
1. Generalidades.- .....	56
2. El sistema mutual de los Clubs.- .....	57
3. Composición de los Clubs (Organización Interna y funcionamiento) .....	61
3.1 El comité de directores (Board Directors):.....	67
3.2 Los Gerentes o Managers; .....	68
3.3 Los corresponsales: .....	69
4. Riesgos cubiertos por los clubes (COBERTURAS). .....	69
4.1 Coberturas para los “Owners” o armadores: .....	71
4.2 Cobertura Especial para Charterers o fletadores.....	75
4.3 Otras coberturas .....	75
5. Naturaleza jurídica de la cobertura ofrecida por los Clubs de P & I. ....	80
5.1 Exclusiones de los Seguros Marítimos. ....	82
6. Realidad Aseguradora en Nicaragua.- .....	83
6.1 Entrevista realizada al Ing. Carlos Acosta de INISER.- .....	83
6.2 Entrevista realizada a la Dra. Olimpia Avellaneda Torrez (MTD). ....	84
6.3 Entrevista realizada al Ing. Gustavo Viales (Agencia Naviera JL Griffit) .....	86
<b>CAPÍTULO III: RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS: ARBITRAJE.....</b>	<b>89</b>

María Evelin González Zambrana  
LOS ALCANCES DE LOS SEGUROS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN EN EL TRANSPORTE  
MARÍTIMO.

---

<b>1. Generalidades:</b> .....	<b>89</b>
<b>2. Resolución de controversias en los clubes P&amp;I.</b> .....	<b>93</b>
<b>3. Análisis comparativo de Seguro de Protección e indemnización (P&amp;I) vrs Seguro de Casco Marítimo</b> .....	<b>94</b>
<b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>103</b>
<b>RECOMENDACIONES</b> .....	<b>105</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>106</b>

## AGRADECIMIENTO

Gracias a Dios por ser el faro que guía mi vida, porque sin él no hubiera podido iniciar esta maestría y mucho menos culminarla.

Quiero agradecer a mis padres por haber inculcado en mí los valores del esfuerzo y trabajo, a mi mamá que siempre me apoyó con su tiempo y comprensión y a mi papá mi ángel del cielo quien siempre confió en mí y me impulsó a no rendirme por muy difícil que fuese el camino, porque sin ellos no hubiera sido posible culminar esta aventura, no ha sido fácil y en esos momentos de dudas siempre me brindaron su apoyo.-

A mis hijos Diego y Alejandra quienes son mi razón de ser, el motor que me impulsa todos los días y por quienes mi espíritu de superación y profesionalización se mantiene vivo, por todos los momentos sacrificados que no pude acompañarlos por estar en clase pero sobre todo porque gracias a ellos he podido llegar hasta al final cuando lo creí imposible.

A mis maestros por sus conocimientos, en especial a la Doctora Azucena Navas quien me motivó a inscribirme, por su profesionalismo, por su cariño, a mi tutor Dr. Roger Quant por mantenerse constante impulsando mi investigación, por no dudar de mí y por sus consejos.

## INTRODUCCIÓN:

Hablar de seguros en la vida cotidiana y sobre todo en lo que a transporte se refiere es algo común y es la razón por la que no nos preguntamos ¿Qué son? Nicaragua cuenta con una mayor ventaja geográfica que otros países, además de sus puertos el principal es Puerto Corinto, podemos decir que se ubica en un punto apropiado para la realización del trasbordo de mercadería marítima. Además, está protegido de forma natural del oleaje de mar abierto con las islas Aserradores, El Cardón y la Península de Castañones. El acceso por tierra es por medio de una carretera asfaltada de todo tiempo.

Puerto Corinto<sup>1</sup> es el principal puerto comercial del país y el segundo en importancia en cuanto a arribo de cruceros se refiere. Está situado a 160 kilómetros de la capital Managua.

Posee todas las comodidades para recibir cruceros de todas partes del mundo. Además, está certificado internacionalmente como "Puerto Seguro" desde Junio 2004, dado que cumple estrictamente las medidas de seguridad portuaria y marítima establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI). A nivel nacional es supervisado constantemente por la Dirección General de Transporte Acuático (DGTA).

Por este puerto se moviliza el 81.5 % de las cargas, tanto de exportación como importación del país y en los últimos diez años se ha duplicado. Se ubica en la

---

<sup>1</sup> <https://www.epn.com.ni/puertos/comerciales/puerto-corinto.html>

costa del Pacífico, en el departamento de Chinandega, en la desembocadura del Estero El Realejo.

A lo largo de la historia del transporte marítimo en especial cuando involucra una actividad comercial se han suscitado una serie de siniestros por el riesgo que supone ese medio de transporte. Podemos mencionar los naufragios, daños, averías, derrames y una serie de eventos que solamente por medio del seguro del P&I se garantiza la cobertura de los daños a través de una indemnización y protección de los medios de transporte o de los puertos mismos.

El tema de seguros es muy conocido a nivel nacional e internacional. Sin embargo, en materia de transporte marítimo lo más complejo y que nos presenta una especie de vacío es cómo regular las controversias surgidas a la hora de un reclamo de Seguro de Protección e indemnización (P&I). Además, en caso de no estar conforme con lo establecido en las resoluciones de indemnización de daños, saber dónde debemos acudir para resolver estos reclamos.

Como se puede observar a través de este breve análisis es vital la importancia del estudio de este tema y el desarrollo del mismo a fin de sentar precedentes que puedan ayudar al desarrollo y fortalecimiento en estas áreas del derecho. Debido a que en Nicaragua es difícil determinar cómo se regulan este tipo de seguros en nuestro sistema legal.

Considerando que la historia está llena de catástrofes marítimas y que el seguro de transporte marítimo es el pionero en el mundo de la navegación, es de vital

necesidad recalcar la importancia de los seguros en esta rama del derecho<sup>2</sup>. Hoy en día es un elemento que va de la mano en el transporte marítimo, cada expedición marítima conlleva un conjunto de seguros de esta naturaleza sobre los diferentes intereses asegurados, sin la existencia del seguro sería impensable que los diferentes sujetos del transporte actuasen, al menos por su propia cuenta y riesgo, sin el seguro podemos afirmar que desaparecería todo el comercio mundial, su importancia es tal que, sin el menor género de dudas, el progreso de la humanidad se debe en grandísima medida a la existencia del seguro marítimo.

Quien mejor para destacar en este tema que el grupo Internacional de clubes de P&I<sup>3</sup>, que es quien proporciona cobertura de protección e indemnización en el 90% de las actividades marítimas mundiales, normalmente buques mercantes, pero además la importancia de abordar este tema es para sentar una referencia en Nicaragua en algo tan elemental y necesario como es la suscripción de este tipo de seguros, pero sobre todo porque no es un tema nuevo, ya que es considerado uno de los primeros que surgió desde la edad media y hoy en donde el comercio internacional ha tomado gran auge, se debe remarcar la obligatoriedad para todos los que utilizan este medio de transporte como una forma de trabajo.

Asimismo, es relevante analizar, cómo a pesar que el comercio internacional ha ido creciendo a pasos agigantados y las sociedades han ido evolucionando a gran velocidad, ¿Por qué en Nicaragua siendo un país ubicado geográficamente entre dos costas y teniendo los dos océanos, no se han establecido mayores estudios en esta materia? Los P&I con sus siglas en inglés es algo que debe ser

---

<sup>2</sup> <https://blogmapfre.com/corporativo/por-que-en-espana-estamos-mas-prottegidos-frente-desastres-naturales/>

<sup>3</sup> <https://www.igpandi.org/>

cumplido por todo dueño de un buque que pretende entrar en el mundo de comercio internacional y nuestra legislación si bien regula el tema de los seguros de forma general en nuestro actual Código de Comercio, pero no con esa denominación.

Otro factor muy importante por la que considero que debo realizar esta investigación, es sentar las bases para poder desarrollar en nuestro derecho comunitario por medio del SICA las disposiciones que permitan regular a nivel de la región los mecanismo para disponer de un Proceso que se encargue de las controversias que puedan suscitarse al momento del reclamo de un seguro y sobre todo que se eviten los retrasos en puerto y permitan la navegabilidad del buque mientras se evacúan estos reclamos en los países donde se den los hechos de siniestro ya sea por fallas mecánicas del buque, averías, derrames, daños en la mercancía, daños en el puerto o entre buques, naufragios, etc.

La presente investigación se plantea el siguiente objetivo general: “Analizar jurídicamente el alcance de los Clubes de Protección e indemnización (P&I) en el Transporte Marítimo” y para poder cumplir con este objetivo me he propuesto los siguientes objetivos específicos: Identificar el marco jurídico aplicable en Nicaragua que regula los seguros en el transporte marítimo; determinar el alcance de los seguros de Protección e indemnización (P&I) en el transporte marítimo en general y en particular en Nicaragua e identificar los procesos de resolución de controversias existentes en materia reclamos de seguros de transporte marítimo.

Se utilizó un modelo mixto en el cual se combinó el análisis documental de la literatura existente en la cual se trabaja con un dato ideal o especulativo contenido en objetos teóricos conceptuales utilizando fuentes documentales principalmente y entrevista por medio de ella desarrollaremos una conversación planificada y controlada a actores claves por razón de su experiencia.

El método utilizado es de Análisis síntesis ya que el objeto de mi estudio se descompone en elementos y cualidades a fin de analizar cada una, para luego integrarlas nuevamente y destacar el sistema de relaciones que existe entre las partes y de éstas con el todo. Con el análisis lo que se persigue es comprender el objeto de estudio y esto se hace siguiendo el camino que va de lo complejo a la simple y del todo a la parte, es decir partimos del estudio de los seguros marítimos en general hasta llegar a lo particular que serían los P&I.

Además, en esta investigación utilizamos un proceso deductivo es decir que partimos de lo general a lo particular que significa sistematizar y establecer inferencias válidas que se aplican a un conjunto de situaciones y casos pertenecientes a un mismo conjunto. Por medio de este proceso es posible abordar lo desconocido a partir de lo conocido, partiendo de principios generales, consistentes y predicciones.

El alcance de la investigación es descriptivo ya que expone las características y manifestaciones del tema, recolectando, ordenando y jerarquizando la información logrando así establecer algunas relaciones y por tanto brinda una comprensión general del fenómeno y esboza juicios sobre éste.

En cuanto a la revisión documental para esta investigación fue necesario consultar en primer lugar fuentes primarias como son: la Constitución Política de la Republica de Nicaragua, la Ley N° 733 Ley General de seguros, Reaseguros y fianzas, la Ley N° 316 de la Superintendencia de bancos y otras instituciones Financieras, Ley N° 560 ley general de Bancos, y otras instituciones financieras no bancarias y grupos financieros, el Código de Comercio de la Republica de Nicaragua libro tercero, capítulo III sección de la I a la V para respaldar legalmente donde se encuentra regulado el tema de los seguros en el transporte marítimo internacional, La Ley 399 Ley de Transporte Acuático<sup>4</sup>.

De igual manera se exploraron diferentes estudios de a nivel de monografías y tesis que me guiaron y permitieron el desarrollo del contenido del presente estudio.

También se obtuvo información de fuentes secundarias al utilizar como fuentes algunos artículos y revistas que han publicado en relación al tema de los seguros de Protección e indemnización.

Por último, pero no menos importante, se realizaron entrevistas a tres instituciones involucradas directamente en el mundo de los seguros marítimos, en particular instituciones que tienen que ver con los P&I: Instituto Nicaragüense de Seguros y Reaseguros (INISER), Ministerio de Transporte e

---

<sup>4</sup> Ley de Transporte Acuático. Ley No. 399, Aprobada el 04 de Julio del 2001 Publicado en la Gaceta, Diario Oficial No. 166 del 03 de septiembre del 2001.

infraestructura (MTI) y Ocean Network Express (ONE) como compañía naviera.

Este trabajo de investigación se desarrollará en tres capítulos que van en correlación con los objetivos establecidos y tratarán de abordar en primer lugar, conocer el origen de los seguros de protección e indemnidad (P&I), cómo nacen y se desarrollan a través de la historia, y su naturaleza jurídica.

En segundo lugar, se desarrollará todo lo relacionado al alcance de los seguros de Protección e indemnización (P&I) en el transporte marítimo en general y en particular en Nicaragua es decir estudiar en qué consisten y que alcance tienen los mismos y así poder analizar su valor en nuestra legislación nacional para determinar su aplicación y su importancia.

En tercer lugar, trataré de identificar los procesos de resolución de controversias existentes en materia de Seguros marítimos y la forma en que se resuelven en Nicaragua, las coberturas que contienen estos seguros en el transporte Marítimo de conformidad a la legislación vigente y las exclusiones que contienen y realizaremos un breve análisis entre dos tipos de contratos marítimos.

## CAPITULO I: ASPECTOS GENERALES DE LOS CONTRATOS DE SEGURO MARÍTIMO.

### **1. Antecedentes Históricos de los Seguros Marítimos.-**

Podemos afirmar sin temor a equivocarnos que siempre la actividad comercial y sobre todo la marítima es una actividad riesgosa, razón por la cual el comerciante naval se ha preocupado en prevenir los riesgos y evadir las consecuencias económicas que puedan suscitarse.

En virtud de esos riesgos que resultan, es que nacen los Seguros, es uno de los inventos más importantes en la historia del hombre ya que por medio de ellos y de las leyes estadísticas puede determinarse la incidencia de los riesgos y por ende brindar solución o remediar las consecuencias dañosas, gracias al seguro es que la industria y el comercio ha logrado estabilidad y un gran desarrollo económico a nivel mundial.

Para comprender mejor esto de los seguros es necesario ahondar un poco en la historia, ya que en la antigüedad no se conocía esto de los seguros, al menos con esa denominación; los primeros indicios conocidos sobre una institución similar al seguro, se avista en el antiguo Egipto<sup>5</sup>, donde antes de la era cristiana encontramos una especie de legados de carácter religioso y funerario, organizados por cooperativas y dispuestos a favor de los familiares fallecidos.

Alrededor del año 3000 A.C. los babilonios desarrollaron un sistema de préstamos marítimos, que exentaba al deudor del pago de la obligación en caso

---

<sup>5</sup> Charles Farley Trenerry, *The Origin and Early History of Insurance: Including the Contract of Bottomry "Origen e Historia temprana del seguro: Incluyendo el Contrato de Préstamo a la Gruesa"*, pág.178.

de determinados accidentes, que causaran la pérdida del navío. El Código de Hammurabi, que se desarrolló alrededor de 1800 A.C., consagró doscientos ochenta y dos cláusulas sobre sobre estos préstamos<sup>6</sup>. Así, esta ley fue uno de los primeros precedentes legales escritos de los seguros. En 916 a.c, Rodas promulgó leyes marítimas, que estipulaban la responsabilidad compartida por las pérdidas<sup>7</sup>. En el tiempo de los griegos y los romanos se contrataban préstamos a la gruesa ventura<sup>8</sup>, que consistía en que el prestamista entrega dinero u otros bienes fungibles a un naviero para realizar transporte marítimo<sup>9</sup>, obligándose el naviero a pagar al prestamista el precio del riesgo si el viaje concluía en feliz arribo a puerto<sup>10</sup>, en caso contrario, si el barco naufragaba o no llegaba a puerto, nada debía el naviero al prestamista<sup>11</sup>.

### **1.1 En la Edad Media (Circa 1000 – 1400).-**

En esta época, era una práctica común capturar: naves, tripulaciones y pasajeros; y pedir un precio por su liberación. A raíz de esto, los préstamos a la gruesa ventura siguieron en boga por gran parte de la edad media<sup>12</sup>. La cantidad pagada es la que hoy conocemos como prima. De esta forma se fue condicionando el seguro a la duración del viaje, para luego extenderlo a la

---

<sup>6</sup> Peter L. Bernstein, *Against the Gods “Contra los Dioses”* (Nueva York: John Wiley & Sons, Inc., 1996), pág. 92.

<sup>7</sup> Trenergy<sup>7</sup>C. E. Golding, *A History of Reinsurance with Sidelights on Insurance “Una historia sobre los reaseguros y breve vistazo a los seguros”*, Segunda Edición (London: Waterlow & Sons Ltd. 1931), pág. 10.

<sup>8</sup> Los fenicios, los babilonios y otras culturas antiguas también practicaron esta institución.

<sup>9</sup> John A. Bogardus, Jr. and Robert H. Moore, *Spreading the Risks “Compartiendo los riesgos”* (Chevy Chase: Posterity Press, Inc., 2003), pág. 4.

<sup>10</sup> Para Vicent Chuliá el contrato de seguros, como tal, surge en el siglo XIV en Génova, practicado por los mismos capitalistas banqueros que en su opinión concedían préstamos marítimos a la gruesa ventura o bajo la condición de la feliz arribo del buque a puerto. Vicent Chuliá, F. (1990). *Compendio Crítico de Derecho Mercantil*. Barcelona: Editorial José María Bosch. Pág. 469 – 473.

<sup>11</sup> Nuestro Código Civil en el Artículo N° 3537 hace mención acerca del préstamo a la gruesa o riesgo marítimo y este nos refiere específicamente al código de comercio que en el artículo N° 880 que reza: “Se reputará préstamo a la gruesa o a riesgo marítimo, aquel en que bajo cualquiera condición, dependa el reembolso de la suma prestada y el premio por ella convenido, del feliz arribo a puerto de los efectos sobre que esté hecho, o el valor que obtenga en caso de siniestro.

<sup>12</sup> Los capitanes de barcos y los pasajeros, buscaban a personas que estaban dispuestas a asumir el pago del rescate a cambio de recibir de previo una cantidad de dinero que les quedaba de ganancia si el rescate no se pedía. A partir de esta costumbre, algunos mercantes comenzaron a aceptar en pago una módica cantidad, comprometiéndose a asumir los riesgos del transporte de la mercancía.

muerte ocurrida al margen del viaje, aunque la duración del seguro acostumbraba ser corta. Este tipo operaciones que se asemejan al contrato de seguro de vida moderno se incrementaron. Con el pasar del tiempo, se llamó suscriptores a los comerciantes que frecuentaban los lugares de reunión de los marinos y viajeros, en búsqueda de clientes que quisieran participar de estas operaciones.

Un factor que influyó en la aparición del contrato de seguro como institución autónoma fueron las creencias religiosas de la época medieval. Los préstamos marítimos entraban en conflicto con las leyes canónicas que prohibían la usura.

En 1236, el papa Gregorio IX por estas razones, condenó los préstamos marítimos y prohibió su práctica. Antes, estos préstamos se consideraban “libres de usura”, pues el pago de ellos era visto como un verdadero riesgo; sin embargo otros préstamos eran disfrazados de préstamos marítimos para asegurar mejores ganancias y evitar cargos de usura. El resultado de esto, fue el cambio en las formas de financiamiento.

En la baja Edad Media era ya usual registrar por escrito los seguros marítimos en un documento llamado póliza, que luego se utilizaba para estipular las condiciones del contrato, de acuerdo a la modalidad de seguro. La primera póliza fue redactada en Pisa en 1381<sup>13</sup>. En el desarrollo histórico del contrato de seguro desempeña un papel importantísimo la creación y desarrollo de la forma jurídica de la póliza. El contrato de seguro aparece en numerosas

---

<sup>13</sup>Archivos de Florencia y Giovanni Il Bensa, Enciclopedia Italiana ([http://www.treccani.it/enciclopedia/assicurazione\\_\(Enciclopedia-Italiana\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/assicurazione_(Enciclopedia-Italiana)/))

escrituras notariales, redactadas en italiano, ya no en latín como el préstamo a la gruesa, inaugurando una época en que el seguro pasa a ser una institución específica, autónoma, que no es juego o apuesta, ni ahorro ni operación de banca, aunque en cierto modo reúne estos tres elementos. Esta institución legal, se reguló en la “Ley Mercatoria”, ya que los comerciantes eran quienes, de forma casi exclusiva hacían uso de ella. En la Piazza dei Banchi de Génova se formó el primer sistema de cálculo de los riesgos, lo mismo que se conformó una primera comunidad de riesgos y de ganancias, con participación de toda la clase capitalista genovesa.

La venta o especulación sobre los capitales asegurados fue también un mercado que hacía las veces de moderno cálculo matemático de la prima. Precisamente el gusto por la especulación hizo que las primeras intervenciones legislativas en la regulación del contrato de seguro tuvieran por finalidad prohibir el aseguramiento por encima del valor de los bienes asegurados, e incluso poner forzosamente una parte de su valor a cargo del propietario. La más antigua ley que establece primas para el contrato de seguro de riesgos<sup>14</sup> fue publicada en 1435 en Barcelona, España.

Pero el gran desarrollo de la industria del seguro está unido al nombre de Lloyd’s de Londres, Eduardo Lloyd explotaba un café Taberna, “Lloyds Coffee House” de Londres en el siglo XVII<sup>15</sup>, comenzó a reunir en su local a los diversos comerciantes interesados en el negocio de la navegación. En dicho café se concretaban operaciones de seguros marítimos entre navieros y sus aseguradores, y adquirió tal fama el lugar que comenzó a publicarse una gaceta

---

<sup>14</sup> Andrés Avelino Pi y Arimon, Barcelona antigua y moderna, pág.53

<sup>15</sup> Joaquín Garriguez, Seguros Marítimos, Pag.897 y sig.

con noticias marítimas, siendo el antecedente directo de lo que hoy conocemos como la famosa Lloyds London Press. También se conoce que la primera póliza de seguro marítimo tipo Lloyds fue resultado de adaptaciones realizadas en Inglaterra a una póliza importada de Italia y publicada en el siglo XVIII.

Son los ingleses, sin duda, quienes tomaron la delantera en cuestión de seguros marítimos; un siglo después de publicada la primera póliza Lloyds, las decisiones judiciales en materia de seguro marítimo eran tan numerosas que las compañías aseguradoras y los navieros pugnaban por que se realizara finalmente una codificación en la materia, esfuerzos que concluyeron en época más moderna con la publicación de la Marine Insurance Act de 1906, que codifica en definitiva la actividad aseguradora marítima.-

El comercio marítimo y la navegación difícilmente podrían existir sin el seguro marítimo. Navieros, transportistas, ni cargadores aventurarían sus capitales en el mar si no tuvieran una protección adecuada por lo que aparece en la edad media en el año 1363, el seguro de mutuo, es decir aquel donde no existe asegurador como persona distinta de los asegurados, sino que entre ellos forman un fondo común destinado a reparar los daños que sufran los miembros de la mutualidad. Posteriormente en el siglo XV, aparece el Seguro de prima con un asegurador que por asumir el riesgo cobra una contraprestación llamada prima, y la primera base legal que lo regula son las ordenanzas de Barcelona de 1435.

El seguro a prima fija, entonces, se basa en el cálculo de interés hecho por el que asume el riesgo, previendo las pérdidas que puedan suponer accidentes probables y disponiendo el pago de las primas, en condiciones tales que las

mismas dejen un beneficio a su favor. Es así como el asegurado paga y tiene derecho a una indemnización, dejando el riesgo enteramente al asegurador. Por otro lado, en el seguro mutual no existe una prima fija, cada uno de los miembros sigue asociado al riesgo y su contribución acusará el golpe de los daños sufridos.

La principal diferencia que se observa entre los seguros a prima fija y los seguros mutuales, es que en los segundos no hay una disimilitud de intereses entre asegurador y asegurado, ni la búsqueda de lucro por parte del asegurador, sino simplemente los sujetos del riesgo se han agrupado en una colectividad y contribuyen, de esa forma, con sus aportes a afrontar los infortunios que ellos pudieren sufrir.”

Otra diferencia entre ambos tipos de seguro radica en los fines que alcanzan, mientras que en el seguro a prima fija su fin es la obtención de ganancias, en el seguro mutual no busca el lucro, sino más bien el hecho de hacer menos sensible el riesgo para sus asociados.

Poco tiempo después de la proliferación de mutuas aseguradoras a lo largo de Europa, en virtud de las condiciones del mercado de seguros de la época, y con la aparición de los buques de vapor se ve un estancamiento en la figura del aseguramiento mutuo, el cual se podría justificar debido al mayor coste de los buques, la diversidad de riesgos corridos y la frecuencia de los viajes, todos directamente relacionados con la aparición de la máquina de vapor.

Es importante resaltar que al no tener el seguro mutuo un capital destinado para hacer frente a los siniestros, sino que los asociados convenían únicamente las sumas necesarias para el reparo de los daños de los siniestros, que podían llegar a producirse, esta ausencia de capital y el aumento del valor de los buques y su cargamento, provocó que las mutuas tuvieran que incrementar exponencialmente las primas y limitar las coberturas, lo cual hizo que los propietarios tuvieran que buscar coberturas por aparte con compañías aseguradoras de prima fija o también conocidas como aseguradoras comerciales. Asimismo aunado a lo anterior, la diversidad de intereses de los armadores que aparecieron en la época, hizo más difícil la formación y proliferación de las mutuas.

## **2. Referencia Histórica del Seguro de Protección e indemnización (P&I).**

Cuando se habla de P&I Clubs, (clubs de protección e indemnización), se hace referencia a una serie de compañías de seguros marítimos, fundamentalmente británicas, cuyo objeto es asegurar la responsabilidad civil en la que puede incurrir sus miembros como consecuencia de la explotación de un buque<sup>16</sup>.

Para poder comprender mejor el origen de los clubs debemos remontarnos al año 1720, cuando el Rey Jorge I promulgó la Bubble Act, fue una Ley del Parlamento de Gran Bretaña aprobada el 11 de junio de 1720 que concede al monopolio del seguro marítimo a Royal Exchange y London Assurance Corporation, pero prohibió de forma más significativa la formación de cualquier

---

<sup>16</sup> Pablo Fernández Carballo-Calero, Francisco José Torres Pérez. P&I clubs: organización interna y posición jurídica de los socios. Cap. 3

otro sociedades anónimas a menos que estén aprobadas por la carta real y especialmente del Lloyd's Coffe House.

Dicha concesión del seguro provocó un aumento en la cuantía de las primas y una actitud conservadora por parte de las compañías, que se negaban a cubrir los riesgos más graves que podían derivarse del tráfico marítimo. Ante esta situación, y en pro de asegurar sus eventuales responsabilidades, los navieros comenzaron a agruparse en torno a unas asociaciones denominadas clubs.

Hoy en día, los P&I clubs, sometidos a las companies Act 2006 y a la Financial Services and Markets Act 2000 ya no son pequeñas agrupaciones de navieros de ámbito local sino, como señala Clavero Ternero<sup>17</sup>: Poderosísimas sociedades mutuas de seguros de carácter internacional.<sup>18</sup>

Los clubs de protección e indemnidad, nacen para responder a la necesidad de un seguro complementario al mercado asegurador ordinario. Los mismos adquieren la importancia que tienen al día de hoy, al asegurar una serie de riesgos que el mercado asegurador ordinario no quiere o no puede. Se dice que el Lloyd's y las compañías aseguradoras aseguran buques y cargamentos, mientras que los Clubs de Protección e Indemnidad aseguran las responsabilidades de los armadores. Se podría entender que la principal característica de los clubs es la de asegurar responsabilidades.

---

<sup>17</sup> Clavero Ternero, Clubs de P&I. Pág 39.

<sup>18</sup> El Siniestro del buque "Westernhope" el que motivó un cambio de perspectiva en relación a los riesgos que debían ser asegurados. EN 1870 dicho buque se hundió en las costas de Sudáfrica después de haber realizado un desvío no autorizado de ruta. Como consecuencia de esto, los tribunales condenaron al armador al pago del valor total de las mercancías transportadas dejando sin efecto las cláusulas de exoneración de responsabilidad establecidas en el conocimiento de embarque.

Los clubes cubren el seguro de responsabilidades frente a terceros, es decir, aquellas en que pueda incurrir el armador con respecto a otra persona que no sean empleados suyos y con respecto a propiedades ajenas.

Se puede afirmar que el mercado asegurador ordinario no está interesado en los seguros de protección e indemnidad, ya que se trata de responsabilidades mayores y difíciles de prever. La posibilidad de que los clubes de protección e indemnidad se puedan sostener y soporten estos riesgos se debe a su organización especial, la cual veremos más adelante, así como al hecho de ser una organización sin fines de lucro.

En Nicaragua, la actividad aseguradora surge de forma tardía; y su aparición estuvo ligada, sobretodo, a la inserción de la economía nicaragüense en el mercado mundial, por medio del café<sup>19</sup>. En un principio, la actividad aseguradora fue impulsada por empresarios extranjeros; y de esta manera, en la nación aparecieron agentes y agencias extranjeras de seguros de vida como: el Sol de Canadá, la Confederación del Canadá y la Manufacture Life de los Estados Unidos.

A finales de la tercera década del pasado siglo, la primera aseguradora nicaragüense, la Compañía Nacional de Seguros, fue fundada con capital privado y del Estado. En los cuarenta años siguientes se crean seis compañías nacionales más de seguros, habiéndose liquidado una de ellas por quiebra: la Septentrional.

---

<sup>19</sup> En septiembre de 1848 se produce la primera exportación de café nicaragüense, fue al puerto de Mazatlán, en México, en el velero *Chambón*, obteniendo un precio de 14 pesos fuertes el quintal de 100 libras.

Al 19 de julio de 1979 operaban en Nicaragua doce compañías de seguros, seis nacionales y seis extranjeras:

Compañías Nacionales: Compañía Nacional de Seguros de Nicaragua; Compañía de Seguros la Protectora, S.A; La Inmobiliaria de Seguros, S.A; Compañía de Seguros la Occidental, S.A; Compañía Nicaragüense de Seguros, S.A. y Compañía de Seguros la Capital, S.A.

Compañías Extranjeras: Pan American Life Assurance Co Citizens Standard Life Insurance Co; The American Home Insurance Co; American Life Insurance Co; British American Insurance Co; y The Home Insurance Co.

Las compañías presentaban las siguientes características: Eran compañías privadas; competían entre sí por los negocios; su funcionamiento estaba regulado por la Superintendencia de Bancos; en 1978, las compañías de seguros extranjeras controlaban el 25.8% del mercado, mientras que las nacionales captaban el 74.2% de las primas totales netas; las filiales de empresas extranjeras eran especializadas en determinados tipos de seguros, a diferencia de las nacionales que atendían tanto seguros de vida como de daños.

Con el Decreto N° 107 de la Junta de Gobierno de Reconstrucción Nacional<sup>20</sup> nacionaliza la actividad aseguradora en Nicaragua y crea el Instituto Nicaragüense de Seguros y Reaseguros (INISER), a quien se reserva el monopolio de asegurar y reasegurar en Nicaragua. Por este Decreto, INISER se constituye sucesor, sin solución de continuidad de todos los bienes muebles e inmuebles, derechos adquiridos y obligaciones contraídas por las empresas

---

<sup>20</sup> Ley de Nacionalización del Sistema de Seguros, Creación del Instituto Nicaragüense de Seguros y Reaseguros (INISER). Publicada en la Gaceta, Diario Oficial, en la ciudad de Managua, a los dieciséis días del mes de Octubre del año 1979.

nacionales, que por dicho Decreto quedaron nacionalizadas. A las empresas extranjeras se les prohibió la venta de nuevos seguros, limitándolas a sostener sus obligaciones contraídas hasta su expiración.

En la actualidad el monopolio de los seguros ha desaparecido. Esto se debe al artículo catorce de las Disposiciones Adicionales de la Reforma a Ley General de Instituciones de Seguros, dictadas el 4 de agosto de 1996. Esta disposición de manera expresa deroga el artículo N° 5 del Decreto 107, antes mencionado, que reservaba exclusivamente al Estado la función de Asegurador.

Actualmente existen cinco compañías aseguradoras en Nicaragua, legalmente establecidas para operar: INISER (Instituto Nicaragüense de Seguros y Reaseguros); Compañía de Seguros América Sociedad Anónima; ASSA (Compañía de Seguros Sociedad Anónima); Seguros LAFISE, Sociedad Anónima y Mapfre Seguros Nicaragua Sociedad Anónima.

### **3. El seguro Marítimo, Concepto y Regulación actual.-**

En doctrina no existe un concepto unívoco en cuanto a la definición del seguro. Los expertos en la materia enarbolan sus explicaciones en función de las características, elementos esenciales, tipos de seguros, e inclusive, en virtud del mecanismo operativo que caracteriza la actividad aseguradora. Ante este panorama, resulta imperativo introducir las principales definiciones que en materia de seguro se han venido desarrollando a lo largo del tiempo.

La definición de Garrigues toma en consideración la clasificación que puede dársele a la figura del contrato de seguro. En este sentido, establece su

explicación respecto de este tipo de acuerdos: “seguro es un contrato sustantivo y oneroso por el cual una persona el asegurador asume el riesgo de que ocurra un acontecimiento incierto al menos en cuanto al tiempo, obligándose a realizar una prestación pecuniaria cuando el riesgo se haya convertido en siniestro”<sup>21</sup>.

En sentido similar, para Sánchez Calero<sup>22</sup>, “Seguro es el contrato por el cual el asegurador, mediante la percepción de una prima, se obliga frente al asegurado al pago de una indemnización, dentro de los límites pactados, si se produce el evento previsto.”

Por su parte, Veiga Copo, también, desarrolla una definición sumamente completa. A su entender, el contrato de seguro, se vislumbra como “aquel contrato por el que una entidad aseguradora a cambio de una prestación dineraria se obliga a reparar, asistir o indemnizar a otra (asegurado) o a quién ésta ordene los daños sufridos por la verificación de un suceso o evento futuro e incierto acaecido dentro de los límites pactados”<sup>23</sup>. Esta definición resalta la íntima correlación que existe entre el pago de una prestación dineraria (prima) y la obligación indemnizatoria que surge en virtud de dicho pago.

En una óptica diversa, Stiglitz enarbola una definición que incluye el contrato de seguro dentro de la categoría de los contratos de consumo. En ese sentido, afirma el citado autor: “el seguro es un contrato celebrado a título oneroso, entre un consumidor final persona física o jurídica, con una persona jurídica que, actuando profesionalmente, se obliga, mediante el pago de una prima o

---

<sup>21</sup> Garríguez, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Colombia, Editorial Temis, 7ma. edición 1987, pág. 251.

<sup>22</sup> Sánchez Calero, Fernando. Instituciones de Derecho Mercantil, pág. 383.

<sup>23</sup> Veiga Copo, ob. cit., pág. 41.

cotización a prestar un servicio, consistente en la asunción de riesgos mediante coberturas asegurativas. Y que, eventualmente, se extiende al resarcimiento de un daño o a cumplir con la prestación convenida si ocurre el evento previsto”<sup>24</sup>. La anterior definición resulta sumamente apropiada, en vista de la onda expansionista del derecho de consumidor que ha permeado los ordenamientos jurídicos de corte romano-germánico modernos.

Ernst Bruck , considera que el contrato de seguro es “un contrato oneroso por el que una parte (asegurador), espontáneamente, asume un riesgo y por ello cubre una necesidad eventual de la otra parte (tomador del seguro) por el acontecimiento de un hecho determinado, o que se obliga para un momento determinado a una prestación apreciable en dinero, por un monto determinado o determinable, y en el que la obligación, por lo menos de una de las partes, depende de circunstancias desconocidas en su gravedad o acaecimiento”<sup>25</sup>.

Por su parte, Benítez de Lugo Reymundo, postula que es “aquella institución de previsión basada en la mutualidad técnicamente organizada por la que, mediante el pago de una prima o cuota, única o periódica, se adquiere el derecho de ser indemnizado por determinados daños o menoscabos, sufridos en nuestras personas o bienes o a la entrega de un capital o disfrute de una renta en época y tiempo determinados”<sup>26</sup>.

---

<sup>24</sup> Stiglitz, Rubén S. Temas de Derecho de Seguros. Bogotá, Colombia, Editorial Ibáñez y Pontificia Universidad Javeriana, Colección Internacional, N° 23, 2010, pág. 75.

<sup>25</sup> Halperin, Isaac; "Contrato de Seguro"; Ediciones Depalma; Buenos Aires; 1966; pág 31.

<sup>26</sup> Halperin, Isaac; Op.Cit; pág.32.

Hémard, así como Besson y Picard<sup>27</sup>, lo definen como una operación por la que una parte, el asegurado, se hace prometer, mediante una remuneración, la prima, para él o para un tercero, en caso de realización de un riesgo, una prestación por la otra parte, el asegurador, quien asumiendo un conjunto de riesgos, los compensa conforme a las leyes de la estadística.

Guillermo Cabanellas<sup>28</sup> define al contrato de seguro como “un contrato aleatorio, por el cual una de las personas (el asegurador) se compromete a indemnizar los riesgos que la otra (el asegurado) sufra, o a pagarle una determinada suma a este mismo o a un tercero (beneficiario) en caso de ocurrir o no ocurrir el acontecimiento de que se trate, a cambio de una prima en todo caso”.

Finalmente, el artículo 3 inc. 21 de la Ley General de Seguros, Reaseguros y Fianzas define el contrato de seguro como un contrato mercantil de prestación de servicios de futuro, por el cual una sociedad de seguro se obliga mediante el pago de una prima, a indemnizar a otra persona natural o jurídica, de las pérdidas o daños que sufra como consecuencia de acontecimientos probabilísticos, fortuitos o de fuerza mayor, o a pagar una suma según la duración o los acontecimientos de la vida de una o varias personas.

Habiendo abordado las definiciones doctrinarias anteriores, resulta conveniente concretizar una definición que nos aproxime al significado y alcance de los

---

<sup>27</sup>Picard y Besson citado por Saucedo Polo (Juan). El Contrato de Seguro (Los Seguros Terrestres). Ciudad de Panamá, Panamá, Litografía e Imprenta LIL S.A., 2da. Edición, 1922, pág. 14; Picard, (Maurice) y Besson, (André). Les Assurances Terrestres. Tomo Primero. Francia, Le ContratD' Assurance, L.G.D.J., 4ta. Edición, Tomo Primero, 1975.

<sup>28</sup> Guillermo Cabanellas (Melilla, 25 de junio de 1911 - Buenos Aires, 13 de abril de 1983) fue un historiador, abogado, editor, lexicógrafo y escritor español que desarrolló su actividad en España, Paraguay y Argentina y fuera reconocido como destacado laboralista de Iberoamérica.

contratos de seguros de accidentes. Para ello, es necesario analizar el significado mismo de la palabra “accidente”.

La definición de accidente según el diccionario de la Real Academia Española es: “Cualidad o estado que aparece en algo, sin que sea parte de su esencia o naturaleza”; “suceso eventual que altera el orden regular de las cosas”; “suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas”; “indisposición o enfermedad que sobreviene repentinamente y priva de sentido, de movimiento o de ambas cosas”...

Tal y como lo hemos mencionado al inicio de esta investigación, el tema de los seguros no existió en la antigüedad, sin embargo aparece a finales de la edad media como una desviación del préstamo a la gruesa debido a las prohibiciones canónicas que llegaron a considerar de usuario a dicho contrato en virtud de su carácter retribuido.

A partir del siglo XVI empiezan a desarrollarse las distintas figuras que ofrecían servicios de seguros. El empresario individual representa en ese momento una pieza clave para asegurar a los comerciantes que operaban en el espacio marítimo, asimismo surgen las agrupaciones de personas y las sociedades anónimas con el objeto de prestar también servicios de seguros.

Para conocer cómo nace esto de los seguros realizaré una breve pero destacada evolución histórica del seguro marítimo:

- ✓ Se puede afirmar que la primera disposición normativa en materia de seguros en España proviene de un Edicto u ordenanza de los Magistrados

de Barcelona de 1435 que regula el seguro marítimo a prima y se incorporó al Llibre del Consolatla del Mar de 1494.

- ✓ Las ordenanzas del Consulado de burgos de 1538 que fueron publicadas en 1553.
- ✓ La Jurisdicción del Consulado de 1539 de Sevilla.
- ✓ Las ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737.
- ✓ Textos franceses como el Guidon de la Mer (1556-1584)
- ✓ Ordenanzas de la Marina de Colbert en 1681
- ✓ Las Ordenanzas sobre seguros de Flandes de 1537
- ✓ Las Ordenanzas de Brujas de 1568 y 1570.

Luego de esa breve evolución no podemos obviar y reseñar nuestro código de comercio que data de 1914 y en donde en su Libro III capítulo III regula lo relativo a los seguros de forma general y que hace referencia y establece lo pertinente a seguros Marítimos.

El contrato de seguro marítimo puede ser definido como aquel contrato por el cual una persona (asegurador) se obliga, a cambio de una prima, a indemnizar a otra (asegurado) hasta el límite de una suma fijada, los daños patrimoniales que sufran los intereses asegurados en una expedición marítima o en cualquiera de los momentos de quietud que, en dependencia directa con ella, la precedan, interrumpan o subsigan.

#### **4. Naturaleza Jurídica de los Contratos de Seguro Marítimo**

En Nicaragua, los contratos de seguros poseen naturaleza mercantil. Es decir, son de naturaleza empresarial. Antes de la promulgación de la LGSRF, la

regulación del contrato de seguro privado en Nicaragua estaba estipulada en el Código del Comercio. Tal como lo señala el artículo 536 del Código de Comercio<sup>29</sup>, que reza: “Los Contratos de Seguros de cualquier especie, siempre que sean por empresas, serán mercantiles”. Asimismo, el artículo 537 de la misma ley, exige la necesidad de celebrarlo por escrito en póliza o en otro documento público o privado, suscrito por los contratantes, para fines de prueba, aunque se admite expresamente la confesional. La perfección del contrato es consensual, y no puede sujetarse a la condición suspensiva de la entrega de la póliza o de cualquier otro documento en que conste la aceptación, ni a la condición del pago de la prima.

Sin embargo, partiendo de la nueva LGSRF, vemos que el contrato de seguro es “un contrato mercantil de prestación de servicios de futuro, por el cual una sociedad de seguro se obliga mediante el pago de una prima, a indemnizar a otra persona natural o jurídica, de las pérdidas o daños que sufra como consecuencia de acontecimientos probabilísticos, fortuitos o de fuerza mayor, o a pagar una suma según la duración o los acontecimientos de la vida de una vida o varias personas.”<sup>30</sup>

Por tanto, esta nueva definición legal que ya hemos abordado anteriormente, viene a aclarar la naturaleza jurídica del contrato de seguro, puesto que especifica aspectos puntuales que determinan la razón de existencia de éste:

- a. Se trata de un contrato mercantil;
- b. Es un contrato de prestación de servicios;
- c. Los servicios pactados se cumplen a futuro;

---

<sup>29</sup> Publicada en la Gaceta N°248 del 30 de Octubre del Año 1917.

<sup>30</sup>Ver Arto. 3 LGSRF

- d. Una de las partes será necesariamente una sociedad de seguro;
- e. La otra parte podrá ser una persona natural o jurídica;
- f. El contrato de seguro puede tener dos finalidades excluyentes entre sí: indemnizatorio o previsorio.
- g. El pago de la prima depende de acontecimientos probabilísticos, fortuitos o de fuerza mayor o en su defecto por los acontecimientos de la vida natural de las personas.

El contrato de seguro marítimo comparte una vez más, en esencia, la misma naturaleza jurídica que el contrato de seguro, en tanto no existen rasgos ni elementos contradictorios con el régimen jurídico que tradicionalmente se le atribuye a esta institución.

De esta forma se señala que el contrato de seguro marítimo es un contrato bilateral, sinalagmático o recíproco, oneroso, aleatorio siendo esta una de sus notas distintivas como contrato, de tracto sucesivo, formal y por adhesión.

El seguro marítimo es un contrato bilateral, sinalagmático o recíproco toda vez que ambas partes, asegurado y asegurador, se encuentran obligados mutuamente. La existencia de obligaciones interdependientes o recíprocas determina que cada parte contratante sea al mismo tiempo acreedora y deudora, pues la prestación característica de cada una de ellas encuentre su razón de ser en la prestación característica de la otra.

Partiendo de lo anterior Francisco FARIÑA advierte que "... desde el momento en que el asegurador estampa su visado sobre el documento queda el contrato

celebrado entre las partes (...) Los aseguradores están obligados a partir de la firma del documento primitivo... y desde este mismo momento el asegurado se obliga a pagar la prima”. De esta forma, frente a la obligación del asegurado de dar o pagar la prima periódicamente al asegurador, se erige la obligación del asegurador de satisfacer al asegurado la indemnización convenida en caso de la ocurrencia del riesgo previsto en la póliza de seguro marítimo.

Derivado de su naturaleza bilateral o recíproca, cuando una de las partes incumple su obligación principal, no puede exigir a la otra parte el cumplimiento de la suya, pues esta se libera automáticamente. En tales casos opera la resolución del contrato, que es una forma de extinción de las obligaciones recíprocas.

Asimismo, se trata de un contrato oneroso porque existe una equivalencia entre las prestaciones de los contratantes, de manera que las ventajas y los sacrificios patrimoniales que deben hacer se encuentran compensados.

Anteriormente decíamos que la aleatoriedad le imprime al contrato de seguro en general, y al contrato de seguro marítimo en particular, una nota distintiva o característica.

Para el profesor Luis F. P. LEIVA FERNÁNDEZ “el alea constituye un factor de desequilibrio patrimonial voluntariamente aceptado por las partes de un contrato u otro acto jurídico, que habrá de revelarse una vez celebrado el acto o el contrato cuando se entre a la etapa de cumplimiento de las prestaciones, de cualquier tipo que sean al cumplirse un plazo indeterminado o una condición”.

El alea está determinado entonces en el seguro marítimo por la incertidumbre que existe en cuanto al momento y las circunstancias concurrentes en cuanto a la ocurrencia del riesgo previsto en la póliza.

Definida el alea, resulta que contrato aleatorio es "aquel en el cual la ventaja que las partes obtienen del mismo no es apreciable con motivo de su formación, por depender esa ventaja de un acontecimiento incierto al que los contratantes han querido subordinar sus probabilidades de ganar o de perder".

Nuestro código civil incluye una definición genérica sobre del contrato aleatorio, como aquel por el cual "las partes no pueden determinar en el momento de su celebración, el beneficio que le reportará el contrato que depende de acontecimiento incierto...".

En definitiva, el seguro marítimo es un contrato aleatorio porque los contratantes convienen de manera expresa la posibilidad de obtener una ganancia patrimonial o la garantía y protección pecuniaria ante una posible pérdida, en dependencia del resultado de un acontecimiento futuro, fortuito e incierto. En este sentido señala el profesor Alberto ABREU que el contrato seguro marítimo "depende de un acontecimiento, es decir para que el Asegurado pueda recurrir al Asegurador ha de ocurrir una siniestralidad como hecho y por lo tanto se trata de un acto previo e imprescindible".

A pesar de que la mayoría de los tratadistas reconocen y catalogan al contrato de seguros entre los aleatorios, dos grandes razones que niegan esa aleatoriedad:

- I. Para el asegurante es un contrato de previsión, y por medio del seguro se prevén o cubren las consecuencias económicas de un riesgo marítimo.
- II. Para el asegurador no es aleatorio porque su prestación no es indeterminada, sí que consiste en asumir el riesgo que corresponda al asegurante, y al ser el seguro un contrato de masa, uno cuyos elementos (prima) se fija en función de los grandes números, el asegurador no pagará según hemos indicado, con su propio dinero, sino con el fondo de primas, es decir que el asegurador ya sabe qué pagará y cuanto pagará, lo que desconoce es en relación a cuales contratos pagará.

Atendiendo a la duración de la ejecución del contrato, el seguro marítimo se puede inscribir dentro de los contratos de tracto sucesivo o de duración, toda vez que los efectos del cumplimiento de las principales prestaciones se prolongan en el tiempo.

Desde el momento de perfección del contrato y mientras esté vigente, las obligaciones de las partes comienzan a ejecutarse principalmente las del asegurado, con excepción de aquellas prestaciones que se deriven de la ocurrencia del siniestro, las que se realizarán solamente cuando el riesgo previsto en el contrato, haya acontecido.

Un sector amplio de la doctrina reconoce que el contrato de seguro es consensual, y si bien la mayoría de las legislaciones nacionales exigen la forma escrita del mismo en su celebración, esta solo cumple una función ad

probationem, o sea, está dirigida a garantizar la eficacia probatoria del negocio celebrado.

Lo apuntado hasta aquí no contraviene el carácter de contrato por adhesión que tiene el seguro. Cuando decimos que el seguro puede ser consensual o formal “según sea el caso” estamos refiriéndonos a la forma de perfección del contrato, mientras que cuando decimos que es un contrato por adhesión, hacemos alusión al especial mecanismo de formación que se materializa en esta tipología contractual.

El seguro marítimo es un contrato por adhesión toda vez que el contenido contractual dígase las estipulaciones, cláusulas y condiciones del contrato es impuesto unilateralmente por el asegurador, mediante la póliza de seguro, al asegurado, quien a través de su manifestación de voluntad decide aceptarlo o no. Sin embargo, existe la posibilidad que, de común acuerdo, asegurado y asegurador modifiquen el contenido de algunos pactos y discutan aspectos de carácter pecuniario, como la cuantía de la prima, de la indemnización y de los límites máximos y mínimos del seguro, lo cual no menoscaba el hecho de que es un contrato por adhesión.

Para poder determinar la naturaleza jurídica del contrato de seguros vamos a señalar las características del contrato de seguro marítimo:

La similitud del seguro marítimo con el resto de los seguros no significa que sus características sean idénticas, pues posee rasgos que permiten distinguirlo de sus semejantes. La individualización de los seguros marítimos proviene de

los sujetos que intervienen en su concertación, de la naturaleza y magnitud de los riesgos cubiertos, así como de su regulación normativa, de modo que podemos decir que el seguro marítimo tiene las siguientes peculiaridades:

1. Es un contrato de empresa: Las partes del contrato son empresarios. En la concertación intervienen, de una parte, la sociedad mercantil o empresa dedicada a la actividad aseguradora, y de la otra, la sociedad mercantil o empresa armadora, como asegurado. Es admitido en la doctrina la vigencia de esta característica aún en el caso concreto de una embarcación de recreo aunque el titular de la embarcación asegurada no sea un empresario, en atención a los riesgos y al uso que de la misma se hace.
2. Universalidad de riesgos: El seguro marítimo descansa sobre el principio de la universalidad del riesgo, en el sentido de que no cubre riesgos determinados de antemano, sino que el asegurador soporta la posibilidad de cualquier evento dañoso para el interés del asegurado, y su responsabilidad solo se detiene ante los supuestos de exclusión señalados por la ley o por voluntad de las partes, en la póliza. Esta característica puede identificarse con las llamadas pólizas contra todo riesgo.
3. Es un contrato de seguro especial: Su régimen jurídico se separa de los seguros generales, teniendo siempre disposiciones propias. Podemos remitir su tratamiento jurídico a las disposiciones correspondientes del Código de Comercio en el Título III capítulo II Sección I.

#### **4.1 Elementos de los contratos de Seguro Marítimo:**

Para abordar en su totalidad los elementos del contrato de seguro marítimo, debemos examinar sus elementos personales o subjetivos, sus elementos reales, materiales u objetivos, y por último, sus elementos formales.

#### **4.2 Elementos personales:**

En el seguro marítimo pueden converger varios tipos de sujetos: asegurador, asegurado, tomador, beneficiario, agentes y corredores de seguros, comisarios y liquidadores de averías. Por lo general este contrato se efectúa entre el asegurador y asegurado, si bien en la rama marítima es frecuente que de conjunto con los dos sujetos anteriores intervenga el tomador de seguro.

El asegurador, en nuestro ordenamiento jurídico, es la persona jurídica que a cambio de una remuneración económica, denominada prima, asume las consecuencias dañosas derivadas de la materialización de eventos, cuyos riesgos, relativos a la navegación marítima, son objeto de cobertura. Es el obligado a pagar la indemnización al asegurado, cuando se produzca el siniestro.

El asegurado es el titular de los derechos que emanan del contrato de seguro, es decir, quien, en principio, tiene derecho a cobrar la indemnización ante la ocurrencia del siniestro.

El asegurado contrata el seguro marítimo con el asegurador, lo cual lógicamente realiza en su propio nombre y por su propia cuenta e interés, por tanto, funge como contratante y a la vez beneficiario del seguro. Pero puede suceder, y de hecho sucede con frecuencia, que el contrato de seguro marítimo se realice a

nombre y por cuenta de una tercera persona, el tomador, en cuyo caso se dice que se ha contratado “a nombre propio y por cuenta ajena”. En adición, el asegurado puede contratar a favor de una tercera persona, el beneficiario. La conexión de estas manifestaciones subjetivas interdependientes con la figura del asegurado, es una práctica habitual en el giro marítimo, por la complejidad de la actividad que se realiza.

El beneficiario del seguro es la persona designada en la póliza por el asegurado o por el tomador como titular de la indemnización que procede una vez acaecido el siniestro.

El tomador de seguro es la persona que formaliza el contrato de seguro con el asegurador, por orden o encargo del asegurado, sin tener titularidad alguna sobre los intereses asegurados, pues estos le corresponden al asegurado. La presencia del tomador en la relación contractual configura una forma de contratación por cuenta ajena. Como contratante, el tomador queda obligado con el asegurador al cumplimiento de los deberes y obligaciones derivados del contrato. Se exceptúan aquellos que por su naturaleza pueda cumplir únicamente el asegurado. La principal obligación que debe satisfacer el tomador es el pago de la prima.

Asimismo, es posible la contratación “a nombre y por cuenta ajena”, lo cual tiene lugar a través de los sujetos mediadores. La mediación en el seguro marítimo la realizan los agentes y los corredores de seguro. Como mediadores al fin, no se consideran parte del contrato, si bien se trata de profesionales del

seguro que tienen una peculiar intervención en la concertación y formalización de este negocio jurídico.

Los agentes de seguro, como auténticos representantes de los aseguradores, son autorizados por estos para acometer acciones inherentes al desarrollo de su actividad de seguro. Es por ello que pueden y suelen cobrar las primas a determinados asegurados, liquidar los daños derivados de los siniestros, concluir contratos con nuevos clientes, entre otros. No es casuístico que se identifique a los agentes de seguro como una prolongación jurídica de los aseguradores.

Por último, los corredores de seguro actúan en el mercado como meros intermediarios, ya que se encargan de proveer ofertas de contratos de seguro a las personas que deseen salvaguardar sus intereses de la ocurrencia de algún siniestro, a la postre asegurados, proponiéndole condiciones más o menos favorables en la cobertura del riesgo por el asegurador, en dependencia de la solvencia económica de sus clientes. No son agentes, pues no representan los intereses de ninguna persona. Son profesionales independientes, que cobran una prestación económica por los servicios de gestión, promoción, asesoramiento e intermediación prestados, los que califican como servicios de rigor técnico.

#### **4.3 Elementos reales**

Tradicionalmente se identifican como elementos reales, materiales u objetivos del contrato de seguro marítimo: el objeto o interés asegurado, el riesgo, la prima y la indemnización.

### **4.3.1 Objeto o interés asegurado**

El especial interés que tiene el asegurado en protegerse de la suerte que pueden correr sus bienes en el mercado o tráfico jurídico constituye, sin lugar a dudas, el objeto del seguro en general, específicamente, en la modalidad que nos ocupa, son bienes sujetos a los riesgos que entraña la navegación y el comercio marítimos.

Cuando hablamos de objeto o interés asegurado nos referimos a un bien, susceptible de valoración económica, que se encuentra amenazado directamente por algún riesgo. En consecuencia, pueden ser objeto del seguro marítimo cualquier interés legítimo sometido a los riesgos de la navegación. Conforme al ordenamiento jurídico cubano, los bienes que podrán ser objeto de cobertura por el seguro marítimo, son aquellos intereses que presentan mayor importancia en el ramo, dentro de los que se encuentran: el buque, entendido como unidad jurídica, abarcando sus partes constitutivas y pertenencias las mercancías, siempre que el valor pueda fijarse en la póliza, el flete y el beneficio esperado y las cantidades dadas a la gruesa.

En el caso del seguro de buque, llamado “Seguro sobre cuerpos” o más convencionalmente

“Seguro de Casco y Máquina”, lo que se salvaguarda es el interés del propietario del buque, o cualquier otro interés que exista sobre el mismo por parte de armadores y fletadores de buques.

El seguro de mercancías o de cargas se relaciona –al decir de Rodrigo URÍA- “a los intereses que pueden existir sobre las mercancías cargadas con la finalidad de transporte”. Es válido anotar que conjuntamente con las mercancías

cargadas, se aseguraran también sus envases y embalajes, siempre y cuando estos accesorios tengan valor per se o contribuyan a incrementar su valor.

Con razón sostiene URÍA que en el seguro de flete “el riesgo está en la posibilidad de que el deudor quede exento de pago por consecuencia de la extinción del crédito en la póliza de fletamento se establece que el flete se paga a todo evento y que no procederá su devolución en caso de siniestro, el naviero porteador no tendrá interés asegurable sobre el flete”. Mientras que en el seguro del beneficio probable se cubre el interés relativo a la ganancia que espera obtener el asegurado con la llegada de las mercancías al puerto de destino.

#### **4.3.2 Riesgo**

El riesgo es, para el contrato de seguro, la piedra angular, esencial, sobre la cual se articulan las obligaciones de las partes y gira su consumación como contrato, toda vez que el riesgo funge como elemento causal. Manuel BROSETA PONT indica que “el contrato de seguro está íntimamente ligado al riesgo puesto que su finalidad es precisamente prevenir o reparar las consecuencias patrimoniales desfavorables o las necesidades que un riesgo desencadena”.

Según Garrigues para que el riesgo sea asegurable, deben confluír las siguientes circunstancias: que sea posible su acaecimiento, que su realización sea incierta (en cuanto al conocimiento de cuándo se producirá, y en cuanto a las circunstancias y magnitudes en que se producirá), que su realización sea fortuita (que no dependa directamente de la voluntad de la persona que soporta los efectos del evento), y por último, que tras su acaecimiento se provoquen daños ostensibles.

Consecuentemente, el riesgo implica incertidumbre, inseguridad, fluctuación, en cuanto a las consecuencias o resultados de una situación, incluso en cuanto al momento preciso en que se va a producir. Normalmente solo son asegurables los riesgos financieros y los riesgos puros, a diferencia de los no financieros y los especulativos.

Los riesgos cubiertos por el seguro marítimo son aquellos que encierran la posibilidad de que por azar, ocurra un siniestro ocasionado por las operaciones propias o complementarias de la expedición marítima. Es por ello que clasifican como riesgos marítimos tanto los de naturaleza terrestre como los relacionados con la navegación.

Además, puede ser cubierto por el seguro marítimo el riesgo derivado de un buque en construcción.

El contrato de seguro marítimo se caracteriza, como apuntábamos supra, por el principio de universalidad de riesgos, y no por el principio de especialidad o determinación de riesgos, propio del seguro terrestre. Es por ello que en los seguros marítimos no se cubren riesgos determinados casuísticamente, sino que el asegurador, en principio, soporta la posibilidad de cualquier evento dañoso para el interés del asegurado, haciéndose responsable del pago de la indemnización.

Se puede decir que en nuestro país se ofrece una amplia cobertura de los riesgos inherentes a la navegación y el comercio marítimos, toda vez que a la enumeración exhaustiva contenida en el vigente Código de Comercio en su artículo 904 y 905, se incorpora una cláusula genérica, la que le permite al

asegurador establecer las coberturas que desee y que se ajusten a los intereses de las partes contratantes. Lo anterior no quiere decir que todos los riesgos son asegurables.

Oportunamente, el propio artículo 912 in fine y 913, estipula que la responsabilidad del asegurador se detiene o no puede exigirse ante los supuestos de exclusión establecidos de mutuo acuerdo por las partes, las que pueden suprimir de la cobertura alguno o algunos de los riesgos ordinarios de la navegación. La exclusión debe quedar reflejada de manera expresa en la póliza de seguro. También opera la exclusión en aquellos supuestos señalados expresamente por la ley. Además, existen riesgos marítimos que por sus características, las compañías de seguros no los cubren, los que son asumidos por otros sujetos, por ejemplo, por los Clubes de Protección e Indemnización, como veremos más adelante.

#### **4.3.3 Prima**

La prima no es más que la aportación económica que debe satisfacer el contratante del seguro al asegurador en concepto de contraprestación por la cobertura de riesgo que este le ofrece. El pago de la prima al asegurador constituye entonces la principal obligación del contratante, sea el propio asegurado o el tomador, de tal suerte que si esta no se cumple, o sea, si no se satisface en su tiempo y forma, el asegurador puede eliminar la cobertura de los riesgos y en caso de que acontezca algún siniestro no cumplir con su obligación característica, que es el pago de la indemnización.

Las bases para la determinación de la prima, así como su cuantificación deben constar en la póliza de seguro. Usualmente el valor de la prima se fija aplicando

la tarifa comercial del seguro previamente convenida por las partes al valor asegurado de la mercancía.

#### **4.3.4 Indemnización**

La realización del siniestro engendra para el asegurador la obligación de indemnizar al asegurado los daños que han sufridos los intereses asegurados. Se trata de una obligación que implica la entrega de una suma de dinero, que solo puede ser satisfecha cuando acontece algunos de los riesgos marítimos previstos en la póliza.

El cumplimiento de obligación indemnizatoria en el seguro marítimo tiene la peculiaridad de ofrecer dos medios distintos para regular y liquidar la indemnización al asegurado: uno, semejante al que se sigue en toda clase de seguros, lo que se conoce como acción de avería, y el otro propio y exclusivo del seguro marítimo, que es el abandono, el que queda circunscrito a los denominados siniestros mayores. La elección de uno u otro mecanismo dependen de la voluntad de los aseguradores, y siempre que las condiciones del siniestro lo permitan.

#### **4.4 Elementos formales**

Como señalábamos con anterioridad, el contrato de seguro marítimo tiene un carácter eminentemente formal<sup>31</sup>, lo cual se encuentra en concordancia con lo dispuesto por el artículo 898 del Código de Comercio vigente. La forma escrita en el contrato tiene carácter constitutivo del acto, por tanto, tiene un papel ad

---

<sup>31</sup> El carácter formal del antiguo contrato de seguro marítimo proviene de las ordenanzas de Barcelona de 1458 que disponen que todos los seguros se deben hacer en cartas públicas y no con pólizas u otros escritos privados.

solemnitaten, pues no se ha observado en la concertación del contrato, un requisito de carácter esencial.

La póliza de seguro es el documento que le imprime tal naturaleza a este contrato. Consecuentemente, su adopción acredita la validez del negocio jurídico estipulado entre asegurado y asegurador. En la póliza de seguro las partes deben consignar, además de los pactos, cláusulas y condiciones convenidas, sus datos generales y otros particulares que se establecen en el artículo 899 del Código de Comercio como requisitos, que no son más que indicaciones que en el orden formal son necesarias para dar cumplimiento o ejecutar el contrato en cuestión.

### **5. Clasificación de los seguros marítimos:**

Según el interés asegurable podemos dividir al seguro marítimo en dos categorías:

- ✓ Seguro de Casco y maquinaria
- ✓ Seguro de Carga.

#### **5.1 Seguro de Casco y Maquinaria**

Es también conocido como seguro sobre cuerpos, presta cobertura a los daños que los riesgos de la navegación provocan a la propiedad, uso y mantenimiento de la embarcación asegurada, así como a sus equipos. El seguro de casco aplica sobre todo a barcos de gran calado, propios del transporte interoceánico. Sin embargo, la figura se ha hecho extensiva a barcos de cabotaje, yates de placer, pesqueros, así como embarcaciones de navegación fluvial y lacustre.

En la actualidad, el término se ha ampliado a “casco y maquinaria”, porque se aseguran otros riesgos para los propietarios de los barcos, como la colisión y los riesgos a los que se someten la nave durante la construcción y conversión.

El seguro de casco, es conocido como seguro de embarcaciones y cubre tanto el seguro de casco, para indemnizar las pérdidas directas que sean consecuencia de un accidente sufrido, como el seguro de responsabilidad civil de la embarcación, para cubrir la responsabilidad originada del uso, mantenimiento y propiedad de la nave. Este seguro de embarcaciones se vende conjuntamente, ya sea con montos separados o bajo la modalidad de límite único combinado.

La cobertura del seguro de embarcaciones incluye pérdidas (losses) que en dependencia del nivel del daño pueden ser parciales o totales. Los daños; debe entenderse como las denominadas pérdidas parciales de la clasificación anterior, y los gastos se dan cuando a pesar de no ser parte de las coberturas de la póliza en sentido estricto, pero el asegurador está obligado a indemnizar al asegurado por los gastos en que ha incurrido a consecuencia de un riesgo cubierto por la póliza.

Las pérdidas totales a su vez se sub-clasifican de la siguiente manera:

- Pérdida Total real o efectiva, es aquella en que el objeto asegurado queda completamente destruido, o de tal modo dañado, que pierde totalmente la aptitud para el fin a que estaba destinado, o bien cuando el asegurado sea irremediablemente privado de él.
- Pérdida total constructiva o asimilada, es cuando la pérdida efectiva parezca inevitable o porque no es posible evitar su pérdida, sin incurrir

en un gasto que exceda del valor de dicho objeto después de efectuado el desembolso.

Cabe señalar que en estos tipos de seguros solo existe derecho a indemnización cuando la pérdida es total y por eso no se pagan las averías o daños parciales. Sin embargo cabe señalar que en estos tipos de seguros procede igualmente el reembolso de ciertos gastos o desembolsos realizados para evitar la pérdida asegurada, que pueden ser:

1. Las contribuciones de avería gruesa o común: se da siempre y cuando la avería no provenga de un riesgo excluido en la póliza, por ejemplo que no provenga de los efectos de una guerra. La avería común se produce cuando en la nave afectada concurren distintos intereses, el dueño de la nave, y el dueño de la carga o flete.
  
2. Los gastos de salvamento: son los premios que el dueño de una nave en peligro debe pagar a su salvador. Los premios se pueden establecer de común acuerdo entre las partes o en subsidio lo determinará el tribunal. Si la nave salvada estaba asegurada, estos gastos son recuperables en la medida que se efectuaron para evitar o minimizar una pérdida causada por un riesgo cubierto, sin embargo las acciones de salvamento tendientes a evitar o disminuir pérdidas tienen que ser exitosas en su resultado, ya que de lo contrario no habría salvamento y mucho menos cobertura.
  
3. Los gastos de Sue & Labour: son definidos como los gastos efectuados para evitar que el objeto asegurado sufra daño o disminuir sus efectos, siempre y cuando las causas de los daños evitados o consecuencias

disminuidas provengan de un riesgo cubierto por la póliza y que no pueda calificarse de gastos de avería gruesa o de gastos de salvamento.

Es importante destacar que en los seguros de cascos es frecuente encontrar que no se cubren solamente pérdidas, daños o gastos, sino que en algunas oportunidades, también se cubren responsabilidades, es decir las llamadas Responsabilidades por Colisión.

### **5.2 Seguro sobre la carga**

También es conocido como seguro de mercancías o facultades, otorga garantía sobre todo cuanto constituye el cargamento de la nave, en tanto sea objeto de una operación de transporte marítimo de mercancías, excluyendo por tanto los efectos personales, provisiones y mercancías para uso y consumo de a bordo.

Esta póliza establece cobertura para la responsabilidad por colisión, pero circunscrita a la proporción de responsabilidad que le compete al asegurado en virtud de la cláusula ambos culpables de la colisión del contrato de transporte, y siempre que se trate de un riesgo cubierto por este seguro.

Un elemento importante en estos tipos de seguros lo constituye la llamada cláusula de tránsito, que regula extensión o periodo de cobertura del seguro. Este seguro se inicia desde el momento en que las mercaderías dejan la bodega o lugar de almacenaje en el lugar citado de las condiciones particulares de la póliza.

## **6. Régimen Jurídico de los Seguros en Nicaragua**

En Nicaragua así como en los demás países que integran la región centroamericana la legislación marítima está integrada por normas de derecho público dentro de las que sobresalen los siguientes: la legislación marítima administrativa, aduanera, laboral y portuaria, asimismo por normas de derecho privado reguladoras del comercio marítimo y normas de derecho público y privado contenidas en los Convenios internacionales.

Como un estado de derecho que es, establece en su Constitución Política que le confiere al Estado la responsabilidad legal y jurídica de la promoción y facilitación de servicios públicos, que captan al sector de nuestro interés que es el transporte Acuático y puertos, esto lo podemos observar en al Art. 105 Cn que establece: Es obligación del Estado promover, facilitar y regular la prestación de los servicios públicos básicos de energía, comunicación, agua, transporte, infraestructura vial, puertos y aeropuertos a la población, y es derecho inalienable de la misma el acceso a ellos.

En lo que se refiere específicamente a la actividad aseguradora en Nicaragua, el régimen jurídico para los contratos de seguro marítimo se encuentra dispuesta en orden de relevancia. En materia de seguros las leyes que nos regulan son las siguientes:

1. El código de comercio de Nicaragua que data de 1914 y en donde en su Libro III capítulo III regula lo relativo a los seguros de forma general y que hace referencia y establece lo pertinente a seguros Marítimos.

2. Ley 733 Ley General de Seguros, reaseguros y fianzas<sup>32</sup>;

Tiene por objeto regular la constitución y el funcionamiento de las sociedades o entidades de seguros, reaseguros, fianzas y sucursales de sociedades de seguros extranjeras; así como la participación de los intermediarios y auxiliares de seguros, a fin de velar por los derechos del público y facilitar el desarrollo de la actividad aseguradora.

Es función especial del Estado, a través de la Superintendencia de Bancos y de Otras Instituciones Financieras, velar por los intereses de los asegurados que confían sus primas a las instituciones de seguros, reaseguros o fianzas y a sus intermediarios, que estén legalmente autorizadas y registradas para realizar tales operaciones. En la aplicación de la presente Ley, el Estado deberá reforzar la seguridad y la confianza del público en dichas instituciones, promoviendo una adecuada supervisión que procure la liquidez y solvencia de las instituciones regidas por esta Ley, procurando un desarrollo equilibrado del sistema asegurador que genere una sana competencia y cartera de productos diversificados y eficientes para los consumidores.

Cada vez que esta Ley utilice el término de "Entidad de seguros", "Sociedad de seguros" o sus similares, tanto en mayúsculas como en minúsculas, singular o plural, se entenderá que se trata de entidades que operan en seguros, reaseguros, fianzas y reafianzamiento, nacionales o extranjeras, de propiedad privada, estatal o mixta, salvo las excepciones expresamente contempladas en esta Ley.

---

<sup>32</sup> Ley general de seguros, reaseguros y fianzas, Ley No. 733, Aprobada el 15 de Julio del 2010, Publicada en La Gaceta, Diario Oficial Nos. 162, 163 y 164 del 25, 26 y 27 de agosto del 2010.

3. Ley 561 Ley General de Bancos, instituciones financieras no bancarias y grupos financieros<sup>33</sup>:

Artículo 131.- Son instituciones Financieras no bancarias aquellas instituciones que prestan servicios de intermediación bursátil o servicios financieros con recursos del público, se regirán por lo establecido en el presente Título y conforme las disposiciones de sus leyes especiales si las tuvieren en todo lo que no se le oponga al presente Título.

A los efectos de esta Ley también se consideran como instituciones financieras no bancarias a las compañías de seguros y a los almacenes generales de depósito como instituciones auxiliares de crédito.

El Superintendente de Bancos podrá calificar como institución financiera no bancaria a otras instituciones de carácter financiero no previstas en este Título, conforme los criterios contenidos en normas de carácter general dictadas por el Consejo Directivo de la Superintendencia. Estas instituciones deberán contar con el capital mínimo que determine el Consejo Directivo de la Superintendencia.

4. Ley 316 Ley de la Superintendencia de bancos y otras instituciones financieras y sus reformas (Leyes 552, 564, 576)<sup>34</sup>.

Es una Institución Autónoma del Estado con plena capacidad jurídica para adquirir derechos y contraer obligaciones respecto de aquellos actos o contratos

---

<sup>33</sup> Ley 561 Ley General de Bancos, instituciones financieras no bancarias y grupos financieros, aprobada el 27 de octubre del 2005. Publicada en la Gaceta No. 232 del 30 de noviembre del 2005.

<sup>34</sup> Ley 316 Ley de la Superintendencia de bancos y otras instituciones financieras y sus reformas. Aprobada el 21 de marzo de 1991. Publicada en la Gaceta No. 64 del día 10 de abril de 1991.

que sean necesarios para el cumplimiento del objetivo establecido en la presente Ley.

En lo que se refiere a legislación marítima propiamente dicha, hay que mencionar que el comercio marítimo exige siempre tener un seguro marítimo y en Nicaragua está regulado por:

1. Ley 399 Ley de Transporte Acuático<sup>35</sup>:

La presente Ley tiene por objeto regular la navegación y los servicios que en ellas se presenta, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo, dotando a la Autoridad Marítima de los instrumentos suficiente para el desempeño de sus funciones, principalmente en lo que se refiere a su calidad de Estado bandera y Estado rector del puerto. La autoridad marítima será el órgano competente para la aplicación de esta Ley y demás disposiciones que en materia de transporte acuático se emitan.

La autoridad marítima en el extranjero es ejercida a través de los cónsules de Nicaragua<sup>36</sup> (artículo 739 código de comercio, habla sobre la Ley consular y la Autoridad del cónsul) a esta actividad se le conoce como Autoridad Marítima consular; claro que es más que el ejercicio de una autoridad con imperio, los cónsules realizarán acciones protectoras de los intereses marítimos del Estado de Nicaragua.

La función administrativa más importante de los cónsules es la de abanderar provisionalmente a los buques adquiridos en el extranjero y destinados a

---

<sup>35</sup> Ley de Transporte Acuático, Ley No. 399 Aprobada el 04 de Julio del 2001. Publicado en la Gaceta, Diario Oficial No. 166 del 03 de septiembre del 2001.

<sup>36</sup> Art. 739 Código de Comercio de Nicaragua, habla sobre la Ley consular y la Autoridad del cónsul.

matricularse en Nicaragua, el abanderamiento provisional lo hará el cónsul, quien expedirá un documento denominado “pasavante de navegación directa o pasavante provisional” para que el buque se dirija al puerto escogido<sup>37</sup>.

2. Ley 384. Ley sobre remociones de naufragios<sup>38</sup>:

La presente Ley tiene por objeto establecer las normas y disposiciones que se aplican a las remociones de los bienes que se encuentren en las aguas nacionales, cualquiera que sea su nacionalidad o propietario. Las extracciones en aguas nacionales se regirán por la legislación específica aplicables a los accidentes marítimos.

En esta ley además del objeto para el cual fue creada se establecen ciertas definiciones que es importante mencionar:

**Naufragio:** El hundimiento, encalladura, pérdida o destrucción de un buque, cualquier artefacto naval o parte de éstos, y de los bienes que se encuentren o encontraran a bordo.

**Remoción:** La retirada o destrucción deliberada de buques, artefacto naval o de aeronaves siniestradas, de sus restos o de otros bienes accidentados que se encuentren integra o parcialmente sumergidos en las aguas nacionales, cuando suponga un peligro o un inconveniente para el tráfico acuático, para la seguridad de la navegación o para los recursos naturales.

---

<sup>37</sup> Art. 13 de la Ley de Transporte Acuático de Nicaragua sobre los pasavantes provisionales.

<sup>38</sup> (Ley 384). Aprobada el 27 de febrero del 2001, publicada en la gaceta no.71 del 17 de abril del 2001.

**Extracción:** La recuperación de naufragios o de otros bienes accidentados en el medio acuático, cuando la operación no constituya remoción por no verse afectado el tráfico, la seguridad de la navegación o los recursos naturales de las aguas nacionales.

**Aguas Nacionales:** Las aguas navegables y sometidas a la soberanía o jurisdicción del Estado.

**Autoridad Marítima:** La Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte e Infraestructura.

**Autoridad Portuaria:** La Administración del Puerto bajo cuya jurisdicción se produjo el naufragio.

### 3. Reglamento a la ley N°384, Ley sobre remoción de naufragios<sup>39</sup>

El presente Decreto tiene por objeto el establecimiento de las disposiciones reglamentarias de la Ley N°384, "Ley sobre Remoción de Naufragios", publicada en la Gaceta, Diario Oficial N°71 del 17 de abril del 2001, que en adelante se denominará la Ley. "Reglamento a la ley n°384, Ley sobre remoción de naufragios".

Como parte del régimen jurídico que rige el derecho marítimo en Nicaragua nos encontramos con los Convenios que son considerados como partes integrales para la seguridad jurídica especialmente en el mar.

---

<sup>39</sup> Decreto No. 69-2001, aprobado el 12 de julio del 2001, publicado en la Gaceta No. 144 del 31 de julio del 2001.

La Organización Marítima Internacional (OMI)<sup>40</sup> es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques. Fue establecida en una conferencia marítima de las Naciones Unidas en 1948, pensando principalmente en la conveniencia de elaborar instrumentos jurídicos que acrecentaran la seguridad en el mar y a partir de mediados del siglo XIX comenzaron a adoptarse una serie de tratados internacionales.

Los objetivos de la organización, que se señala el Artículo 1 a) del Convenio, son, a saber: “Dejar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques”.

La OMI ha impulsado la adopción de más de cuarenta convenios y protocolos, siendo estos instrumentos jurídicos vinculantes y una vez puestos en vigor sus prescripciones han de ser aplicadas por todos los Estados que los han suscrito.

Actualmente, la OMI ha impulsado la adopción de más de cuarenta convenios y protocolos, siendo estos instrumentos jurídicos vinculantes y una vez puestos en vigor sus prescripciones han de ser aplicadas por todos los Estados que los han suscrito.

---

<sup>40</sup> <http://www.imo.org>

1. Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS)<sup>41</sup>:

Está considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. La primera versión fue adoptada en 1914, en respuesta a la catástrofe del Titanic, la segunda en 1929, la tercera en 1948, y la cuarta en 1960. En la versión 1974 se incluye el procedimiento de aceptación tácita por el que se establece que una enmienda entrará en vigor en una fecha determinada a menos que, antes de esa fecha, un determinado número de Partes haya formulado objeciones.

2. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (Convenio LL 66-88)<sup>42</sup>:

Este instrumento fue creado para fijar límites, respecto del calado, es hasta cuánto se puede cargar un buque para contribuir a la seguridad de la navegación. Esos límites se establecen en francobordo, junto con normas relativas a la estanquidad, la intemperie y la integridad de estanquidad. El objetivo principal de estas medidas es garantizar la integridad de estanquidad del casco de los buques por debajo de la cubierta de francobordo.

3. Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (Convenio ARQUEO 69):

El término se designa en la Marina Mercante, el tonelaje o capacidad del buque, es decir, el volumen total (de los compartimientos interiores) del casco de un buque o embarcación. Hay que tener presente que, en este caso, la tonelada ya

---

<sup>41</sup> [http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\).-1974.aspx](http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas).-1974.aspx).

<sup>42</sup> [http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/36554\\_OMI-CONV%20CARGA%20-%201966.pdf](http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/36554_OMI-CONV%20CARGA%20-%201966.pdf)

no es una medida de peso sino de volumen. Arqueo Neto o Tonelaje de Registro Neto: Es el volumen de los compartimientos destinados a la carga o que producen (camarotes de pasaje)<sup>43</sup>.

4. Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes. (Convenio COLREG 72):

Este Convenio de Abordaje agrupa disposiciones que tratan de las reglas de rumbo y gobierno, luces, marcas y señales acústicas y luminosas. También posee cuatro anexos que contienen prescripciones técnicas y relativas, alusivas a lo antes mencionados, señales adicionales para buques de pesca que se encuentran faenando muy cerca de otros y sobre señales internacionales de socorro.

5. Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (Convenio CSC 72):

El principal objetivo es mantener un elevado nivel de seguridad en el transporte y manipulación de contenedores y prescripciones conexas de resistencia, control y prueba de contenedores. Su objetivo complementario es mantener el alto nivel de seguridad de la vida humana en el transporte; proporcionando reglas de seguridad internacional uniforme, aplicables a todos los modos de superficie y de esta manera se evita la proliferación de reglas nacionales de seguridad divergentes.

El convenio establece procedimiento en virtud de los cuales los contenedores que se utilicen en el transporte internacional deben ser aprobados, respecto de

---

<sup>43</sup> Gianni, Gazzaroli. Enciclopedia del Mar y de la Navegación. España. Pág. 29.

su seguridad por la administración de un Estado contratante o por una organización que actúen en su nombre.

6. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (Convenio STCW 78/95):

Este convenio se establecen a la gente del mar en cuanto a: la obtención de licencia de navegación y los requisitos mínimos que estas deben llevar; son estipulaciones para el entrenamiento y titulación; de igual manera este contiene el escenario y comportamiento de sección de puertos, sección de máquinas, sección de radiocomunicaciones, requisitos especiales para el personal de buques tanques, y su eficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia.

7. Convenio sobre Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional (Convenio FAL65):

Fue creado para facilitar el cumplimiento de determinadas formalidades de información a las que están obligados los buques cuando entran en los puertos comunitarios o salen de estos. Su objetivo es evitar demoras en el tráfico marítimo; y promover la colaboración de los Estados para asegurar un buen grado de uniformidad en formalidades y procedimientos.

## **CAPÍTULO II: ALCANCE DE LOS CONTRATOS DE SEGUROS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P&I) EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO.**

### **1. Generalidades.-**

A principios del siglo XVIII en Inglaterra se aprobó una la Ley 51 que concedía el monopolio del Seguro de Casco a dos Compañías ubicadas en Londres, “London Assurance” y “The Royal Exchange” y a miembros individuales del Lloyd’s. Como consecuencia, no le era permitido a ninguna otra compañía, proveer esta cobertura, lo que obligó a los armadores a suscribir sus seguros solo con estas entidades sin que pudieran ejercer influencia alguna sobre las tarifas que le eran aplicadas.

La entrada en vigor de la norma antes citada imponía mayores responsabilidades a los armadores quienes recurrieron a clubes mutualistas para aunar fuerzas, comenzando a asegurarse entre ellos sobre bases mutuales. En 1855 surge el primer Club de Responsabilidad que se llamó “The Shipowners Mutual Protection Society”, para cubrir responsabilidades no cubiertas por los Aseguradores de Casco.

Inicialmente los Clubs se concibieron como mutuas protectoras de los armadores por los daños que sufrían las embarcaciones, de ahí que los primeros Clubs se denominaran Clubs Mutualistas de Casco. No es hasta mediados del siglo XIX que se extendió a la indemnización de los armadores por la responsabilidad de daños a las cargas, las personas o al medio ambiente.

En 1899 surge el Grupo Internacional de los Clubs de Protección e Indemnización el cual se mantiene vigente, integrado por 15 Clubs radicados su

mayor parte en Londres. Con el desarrollo del comercio marítimo a inicios del siglo XX, ya una gran cantidad de regiones crean sus propios Clubs como son los países Asiáticos y Escandinavos.

En la región del continente americano no fueron adoptadas las formas mutualistas de seguro hasta fechas más recientes. Actualmente, en América del Norte está operando en los Estados Unidos el “American Club”.

La zona de Centroamérica y el Caribe solo tiene oficinas subordinadas a estas instituciones pero no tienen sus propios Clubs pues los armadores y fletadores siguen confiando en las grandes potencias.

## **2. El sistema mutual de los Clubs.-**

Cuando hablamos de navegación, en especial aquella cuya finalidad es comercio internacional, debemos inmediatamente pensar en los tipos de riesgos al que nos vemos expuestos y ante los cuales debemos estar preparados, estos son: los daños al propio buque a su maquinaria, los daños a la mercancía transportada<sup>44</sup> y los que se infrinjan a terceras personas como consecuencia de la operativa del buque.

Ante la posibilidad de los diferentes tipos de riesgos en los cuales el comercio internacional se ve expuesto, el mercado asegurador marítimo ha venido repartiendo las coberturas a distintas empresas aseguradoras, las cuales se

---

<sup>44</sup> Pablo Fernández Carballo-Calero. P&I Clubs: Organización Interna y posición jurídica de los socios. Capítulo 3. Pág.1004

diferencian por la forma de explotar los seguros y que está directamente relacionado con la posición del asegurado frente al asegurador.

En el derecho marítimo el denominado mercado tradicional oferta cobertura de cascos, maquinarias y mercancías que son modalidades adscritas a la categoría de seguro de daños. La indemnización que debe pagar el asegurador es cuantificable y su límite estará representado por el valor del bien antes del siniestro, sin que el contrato de seguro pueda significar un enriquecimiento para el asegurado.

Es así que las asociaciones mutuas aseguradoras eran conocidas en muchos países, aunque en Inglaterra alcanzaron una gran importancia y desarrollo, apuntando algunos autores a que quizá ello se debió a la existencia de un mayor número de armamentos homogéneos (algodoneros, carboneros, buques comerciando con las Indias...), la superioridad de la marina inglesa que proporcionaba a las mutuas una clientela suficiente, y además, a un mayor sentimiento de solidaridad entre los armadores ingleses<sup>45</sup>.

Sin embargo, con el tiempo las mutuas entrarían en un período de crisis, que las llevó a su desaparición en muchos países. La evolución de la navegación marítima, el tonelaje, el mayor coste de los buques, la diversidad de los recorridos, la frecuencia de los viajes, y la ruptura que supuso la navegación a vapor, hicieron cada vez más difícil la existencia de las mutuas.

---

<sup>45</sup> HILL PRADOS, M.C., *Los Clubs de...*, cit., pp. 44-46.

Poco a poco las mutuas se ven forzadas a imponer contribuciones más cuantiosas y simultáneamente, limitar el máximo de la suma asegurada para cada buque, lo que muchas veces obligó a los armadores a acudir a las compañías de seguros para asegurar aquellos riesgos que quedaban descubiertos. Compañías que a medida que iban proliferando tenían primas más competitivas frente a las mutuas.

Paulatinamente las responsabilidades potenciales del propietario del buque se van diversificando, y se enfrentan al inconveniente de que muchas de ellas no estaban garantizadas en los seguros tradicionales de buques, como por ejemplo, la colisión que no era considerada peligro de mar, o la responsabilidad del armador por la muerte o lesiones de las personas a bordo. Todo ello, proporciona la coyuntura y las necesidades para la aparición de los seguros de Protección e Indemnización.

El seguro de Protección e Indemnización es ofrecido por una asociación de ayuda mutua en la que el asegurado, es a su vez, asegurador de sus propios riesgos y acepta previamente compartir la suerte de los demás socios, el asegurado lo es por ser asociado y responde de las obligaciones propias como tal asociado<sup>46</sup>. Se funda en el principio mutualista donde cada miembro paga una cuota que será su contribución al fondo para cubrir las pérdidas producidas por la ocurrencia de los riesgos contra los cuales se protegen entre ellos. La mutualidad tiene como premisa el principio de no ganancia.

---

<sup>46</sup> Vid. Garrigues, J. Contrato de seguro terrestre, 2da edic., Madrid 1983. Pág.22.

Podemos decir que estamos ante un seguro complementario al del buque cuyo objetivo principal es proteger la disminución del asegurado como consecuencia de las reclamaciones formuladas por terceras personas.

Los miembros asociados a los Clubs mutualistas deben todos los años renovar sus pólizas, manteniendo los términos pactados o introduciendo nuevos riesgos. La renovación de las pólizas se realiza indefectiblemente el 20 de febrero de cada año, ya que es el momento en que tradicionalmente el Mar Báltico quedaba libre de hielos y se consideraba seguro para la navegación siendo esta una peculiaridad de los P & I.

Al inicio de la renovación se establece la prima a pagar, momento en el que se hace un pago inicial, llamado advance call, debiendo pagar en el resto del año de la póliza, las cuantías restantes. Durante la vigencia de la póliza pueden hacerse cobros de prima adicionales, additional call, condicionado por la aparición de nuevos riesgos, las indemnizaciones realizadas y/o las reclamaciones pendientes de pago de los años pólizas abiertos en sus registros contables. Asimismo, en el caso de que un asegurado desee cancelar su cobertura se hacen llamadas de liberación o release call.

Finalmente debemos destacar dos puntos respecto al carácter mutual que une al socio con el club. La jurisprudencia inglesa ha concluido que el contrato vincula a cada miembro con el club y es por eso que cualquier reclamación debe dirigirse necesariamente contra el club y no contra sus miembros, aunque estos ostenten la condición de aseguradores.<sup>47</sup>

---

<sup>47</sup> Vid. Hazelwood-Semark, P&I Clubs, op. Cit, pág.63.

### **3. Composición de los Clubs (Organización Interna y funcionamiento)**

Los Clubs de P&I se configuran como un operador del mercado asegurador, que tienen por misión dar respuesta a la necesidad de prestar un seguro complementario para riesgos que el mercado no puede o no quiere asegurar (responsabilidad de armadores y fletadores) a través de un régimen mutual de contribuciones.

Quizás una de las cuestiones más beneficiosas es su continua adaptación a las nuevas necesidades de los armadores en virtud de la legislación, y en momentos históricos importantes, como las dos Guerras Mundiales o cuando surgieron las crecientes responsabilidades por hidrocarburos, que afectan a grandes buques petroleros y de transporte de determinadas materias peligrosas o contaminantes.

Los Clubs como asociaciones de armadores constituidas para asegurarse en base mutualista de los riesgos no cubiertos por el seguro ordinario, se constituirán y operarán de acuerdo con la legislación del país en que estén establecidas. En cualquier caso, como quiera que su desarrollo e importancia se alcanza como institución inglesa, será este modelo el que se copiará con carácter general en el resto de países.

Podemos decir entonces que los Clubs están constituidos como “Companies limited by guarantee and not having a share capital”<sup>48</sup>, es decir, como sociedades de responsabilidad limitada por garantía, cuyo capital no se halla dividido en acciones, dado que no tienen ánimo de lucro, y su fin último no es el repartir beneficios entre los socios, la forma societaria más idónea no será la

---

<sup>48</sup> HILL PRADOS, M.C., Los Clubs de..., cit., pp. 83-110.

de tener un capital previo suscrito y aportado por los socios, y sí optar por que la limitación de la responsabilidad sea por garantía, es decir, que esta responsabilidad está previamente establecida y determinada en el acto constitutivo, pero sin necesidad de que se produzca el desembolso de ese importe concreto ab initio.

El Grupo Internacional de Clubs de Protección e Indemnización, más comúnmente conocido por su denominación en inglés, The International Group of Protection and Indemnity Clubs, opera bajo una constitución escrita que define los tres objetivos principales del Grupo, a saber<sup>49</sup>:

1. El mecanismo para compartir o agrupar las reclamaciones entre Clubes que excedan de la retención individual del club (US \$ 10 millones para 2016), y el reaseguro colectivo de responsabilidades agrupadas;
2. Proporcionar un foro para el intercambio de puntos de vista y experiencia en asuntos relacionados con la responsabilidad de los armadores y el seguro de tales responsabilidades, y
3. La representación externa del Grupo y el compromiso con los Estados, los reguladores, las OIG (Organizaciones Intergubernamentales) y las asociaciones nacionales e internacionales de armadores y de seguros marítimos<sup>50</sup>.

La organización interna de los P&I clubs cobra una importancia fundamental en la medida que se cumpla la configuración que posee el seguro que es la

---

<sup>49</sup> WEB DEL IGP&I [[Http://www.igpandi.org/about](http://www.igpandi.org/about)].

<sup>50</sup> SIERRA NOGUERO, E., “El Grupo Internacional de Clubs de Protección e Indemnización”, en PETIT LAVALL, M.V., MARTÍNEZ SANZ, F., RECALDE CASTELLS, A. (dirs), ACHIM PUETZ, (coord.), La nueva ordenación del mercado de transporte, Ed. Marcial Pons, Madrid, 2013, p. 805.

circunstancia de que los asegurados sean a su vez aseguradores, es decir que los seguros P&I poseen unas características particulares que son el reflejo de una determinada voluntad que los mutualistas articulan a través de los distintos órganos sociales.

La condición de miembro de un club, al igual que sucede en cualquier mutua de seguros, se vincula a la condición de tomador del seguro o asegurado. No obstante, algunos clubs permiten excepcionalmente que los gerentes decidan sobre este particular y aseguren a personas distintas de los miembros sin que por ello se les obligue a adquirir simultáneamente la condición de socio, a esta condición especial se le conoce como special entry.<sup>51</sup>

Una definición de lo que se debe entender por miembro es la dada por los tribunales ingleses en el caso del United Kingdom Steam Ship Insurance Association vrs Neville, en 1886. El tribunal declaró, en su momento, que miembro es Toda persona que en su nombre o en nombre de otra u otras, asegura o inscribe para su protección cualquier buque o buques, o acción o acciones de un buque en la asociación<sup>52</sup>.

También, es relevante indicar que asumen la cualidad de miembro cada uno de los directores del club, término que se explicará más adelante, siempre durante el periodo en que ejercen este cargo, con completa independencia de que posean o no naves inscritas en el mismo. Además, solo puede contratar este seguro

---

<sup>51</sup> Vid. Hazelwood – Semark, P&I Clubs, op. cit.,pág.68-69.

<sup>52</sup> MC, Arthur, H., 1890, A contract of Marine Insurance, Oxford University Press Londres, pág 347.

quien tenga interés en que el siniestro no se produzca, por encontrarse en alguna relación económica con la cosa asegurada<sup>53</sup>.

Es siempre importante enfatizar en relación al interés asegurable que en los seguros P&I no se asegura el buque, sino el patrimonio del miembro inscrito en el club frente las reclamaciones de terceros que sí se derivan de la operatividad del buque. Por tanto, se puede afirmar que un miembro del club dejará de serlo cuando no disponga de buques inscritos.<sup>54</sup>

El acceso a un club podrá realizarse de forma directa por el futuro asegurado, debido a que no es necesaria la intervención de brokers o intermediarios como en otras modalidades de seguro. Por tanto cuando cualquiera de los interesados quiere acceder a un club, se pondrá en contacto, con un corresponsal que le proporcionará un cuestionario propio del club (application for membership).

El rechazo o admisión de tal propuesta, es una competencia que tienen atribuida los directores, quienes a la vez delegan a los managers que son quienes estudian los riesgos que se quieren cubrir.

Si la solicitud de admisión es denegada, el solicitante no puede entablar una acción de daños y perjuicios contra el club, puesto según la jurisprudencia inglesa, éste tiene libertad absoluta para denegarla. Si la solicitud es admitida, su nombre y el del buque o buques que decida inscribir se registran en los libros

---

<sup>53</sup> Vid. Garrigues, Contrato de seguro, op. Cit., pág.128 Sobre la noción del interés asegurable en el seguro marítimo.

<sup>54</sup> Pablo Fernández Carballo- Calero/ Francisco José Torres. P&I Clubs: Organización interna y posición jurídica.

internos del club y se extiende a nombre del nuevo miembro el denominado Certificado Nominativo de entrada.

La emisión del certificado de entrada implica que a partir de ese momento el miembro tiene garantizados sus derechos cobertura pactada y está también sujeto a las obligaciones que recaen sobre todo miembro de la sociedad de acuerdo con los artículos y reglas de la misma.<sup>55</sup>

Los directores, de los que nos detendremos a analizar más adelante, son también los que se encargan de aceptar las inscripciones de nuevos miembros, o de otras naves de personas que ya son miembros del club, estos cuentan con libertad para aceptar o rechazar la inscripción solicitada, o para aceptar una inscripción en “términos especiales”.

Con el fin de convertirse en miembro del club, los armadores -owners-, se dirigen al club y solicitan a los “managers”, quienes realizan las labores de los directores del día a día, la inscripción en el mismo de su nave o naves. Los managers estudian los riesgos que se quieren cubrir y en atención a ellos deciden la contribución que el futuro miembro deberá soportar.

Normalmente es el interesado el que acude al club sin intermediario, sin embargo, en caso de haber intermediario será el armador el que pagará por los servicios del mismo y nunca el club. A diferencia de lo anterior, en el mercado asegurador ordinario, el armador requiere de un intermediario para concertar su

---

<sup>55</sup> Vid. Hill Prados, Los Clubs...op. Cit., pág.118.

seguro, pero en estos casos será el asegurador el que cancele los honorarios del mismo.

Una vez aceptada la inscripción, el nuevo miembro queda registrado en el libro de miembros o socios, y se extiende a su nombre un documento llamado “certificate of entry” o certificado de inscripción. A partir de la emisión de este certificado, el miembro tiene ya garantizados sus derechos como asegurado, sin embargo, también está obligado a respetar las obligaciones que recaen sobre todo miembro de la asociación.

Los clubes de protección e indemnidad no emiten una póliza de seguros, a diferencia de como lo hacen las compañías aseguradoras ordinarias, lo anterior se da porque la responsabilidad del club no está limitada a una determinada suma y lo cual representa otra diferencia importante con el contrato de seguro marítimo. Las pólizas de seguro llevan siempre una limitación, y una de las características más importantes del seguro ofrecido por los clubes de protección e indemnidad es que dicha limitación no existe.

Ciertamente hace algunos años los clubes admitían solamente buques de su propio país, la mayoría de los clubes de protección e indemnidad en estos días admiten buques de cualquier país.<sup>56</sup>

La Asamblea General o General Meeting es el órgano más importante de los clubs y está constituida por todos sus miembros. Al ser los integrantes de la

---

<sup>56</sup> En la actualidad 13 clubs se agrupan en torno al International Group of P&I clubs, que asegura prácticamente al 93% del tonelaje oceánico mundial.

Asamblea los propios asegurados, motiva que éstos decidan, a través de este órgano, sobre los elementos más importantes del contrato de seguro.

Todos los aspectos relacionados a la Asamblea general, inclusive lo que tiene que ver con los votos, están contenidos en los Estatutos de los clubs. En este tipo de organizaciones el poder de voto no se atribuye en función de la suma asegurada, por no existir tal suma asegurada como tal, por el contrario, el número de votos de cada miembro se delimita en función del número de toneladas de registro de sus buques inscritas en el club, circunstancia lógica si tenemos en cuenta que la obligación de contribuir de los miembros se fija en función de las mismas.

El personal dirigente de los clubs está dividido en: directores o administradores; “managers” o ejecutivos o gerentes, y representantes de los anteriores en los distintos puertos del mundo.

**3.1 El comité de directores (Board Directors):** El comité de directores o Consejo de Administración es el órgano de gobierno que gestiona la actividad de los clubs. Está formado por un número variable de personas que atendiendo a la mayoría de los estatutos, han de ostentar la condición de socios.

El número de directores varía de unos casos a otros en dependencia de que participen en el comité representantes de los distintos sectores y nacionalidades de la industria naviera que se dan cita en el club.

Los integrantes del comité de directores son seleccionados por la Asamblea General, a la hora de la votación cada barco inscrito otorgará un voto con independencia del tonelaje registrado.

Los directores o administradores establecen las políticas generales de los clubs P&I en base a la voluntad de los miembros, manifestadas en las juntas generales, dentro de las funciones están:

- ✓ Aprobar las reclamaciones que requieran su conformidad.
- ✓ Resolver las disputas entre el club y sus miembros.
- ✓ Fijar la frecuencia y el montaje de las contribuciones
- ✓ Establecer fondos de reserva y contratos de reaseguro
- ✓ Decidir las retribuciones de los managers y personal administrativo.

Los poderes son amplísimos normalmente reforzados por una clausula general estatutaria en virtud de la cual “todo lo que no esté explícitamente atribuido a otro órgano, será competencia del comité”.

**3.2 Los Gerentes o Managers;** son quienes marcan las directrices del día a día de la sociedad. Los gerentes son frecuentemente empresas independientes que a través de un contrato denominado manegement contract, asumen la gestión y administración diaria de los clubs.

Las funciones desarrolladas por los managers son todas aquellas que específicamente les sean atribuidas por los estatutos y libros de reglas así como las delegadas por el comité de directores. Algunas de las funciones son:

- ✓ Decidir quién puede o no ser parte del club
- ✓ Recaudar las cuotas de los socios

- ✓ Llevar la contabilidad de la sociedad
- ✓ Llevar un registro e historial de todos los socios y las reclamaciones
- ✓ Extender certificados de entrada
- ✓ Investigar y tramitar reclamaciones,

En conclusión, los managers son una pieza fundamental de los clubs, y es gracias a ellos que se ha señalado que el éxito y desarrollo alcanzado en su sistema y organización.

**3.3 Los corresponsales:** Para completar la estructura los clubs cuentan con una serie de corresponsales (correspondents) distribuidos por los principales puertos marítimos del mundo, éstos no actúan como agentes de los clubs, por lo que pese a asesorar y apoyar a sus miembros en las reclamaciones, no están facultados para resolverlas a menos que reciban una autorización expresa.

#### **4. Riesgos cubiertos por los clubs (COBERTURAS).**

De forma generalizada, podemos decir que los Clubs realizan una distinción entre las coberturas de los “owners” o propietarios y las coberturas de los “charterers” o fletadores, así como las categorías genéricas de las coberturas especiales o adicionales.

Las coberturas para los “owners” o propietarios están destinada a aquellos miembros registrados que tengan un título de dominio sobre el buque, aunque también se puede extender, de conformidad con las normas del Club, a operadoras o administradores de un buque, y a los fletadores. Incluso es probable, que el propietario registrado sea parte de una estructura corporativa que incluya a otras sociedades o personas jurídicas, que ostentarán el status de miembros asociados, tal y como hemos visto.

La categoría “protection” cubre las responsabilidades que emanan de la propiedad del buque, mientras la “indemnity”, es la sección que se preocupa de todas aquellas otras que derivan del empleo del buque como consecuencia del transporte de su cargamento<sup>57</sup>.

Las principales materias objeto de cobertura por el seguro de protección e indemnización, tanto para propietarios como fletadores, son, con carácter sucinto, las siguientes:

1. Muerte, lesiones personales y enfermedades, tanto de los miembros de la tripulación, como de cualquier otra persona,
2. Daño a la propiedad.
3. Responsabilidad derivada de la colisión de buques.
4. Remoción de restos de naufragio
5. Contaminación
6. Responsabilidad derivada de daños a la carga o mercancías
7. Contratos de indemnización o garantía
8. Contribución a la avería gruesa
9. Multas u otras sanciones.

En el caso específico de algún siniestro, la cobertura de P&I sólo responderá de las responsabilidades contraídas por el miembro en su calidad de propietario u operador del buque. Además, la responsabilidad o pérdida debe surgir, única y exclusivamente, en relación con el funcionamiento del buque, sin que quepa

---

<sup>57</sup> HILL PRADOS, M.C., *Los Clubs de...*, cit., pp. 146 y 153

extender la cobertura a otras actividades comerciales diferentes del asegurado, que no estén vinculadas al buque concreto.

El aspecto temporal que marca la vigencia del seguro tiene una trascendencia fundamental, puesto que, el siniestro tiene que haber tenido lugar mientras el buque estaba inscrito en el Club. Aquellos daños a una mercancía que tienen lugar con anterioridad, no estarán cubiertos, y ello, porque la cobertura de indemnización sólo operará cuando el perjuicio se haya producido durante el período de inscripción del buque, incluso, aunque la reclamación se interponga con posterioridad a este lapso temporal.

#### **4.1 Coberturas para los “Owners”o armadores:**

- ✓ **Pérdidas o daños causados por colisión con otro buque:** En las responsabilidades derivadas por colisión con otro buque encontramos la pérdida o daño producido por la propia colisión, el daño a la carga transportada, la demora o pérdida de alquiler, los gastos de Avería Gruesa y salvamento del otro buque.
  
- ✓ **Choque contra objetos fijos o flotantes:** Aún y cuando los daños causados a muelles o diques son los más frecuentes, las reclamaciones más costosas están relacionadas con daños a otros objetos que van desde redes de pesca y su aparejo, hasta cables telefónicos y otras instalaciones submarinas.
  
- ✓ **Responsabilidades derivadas de la contaminación de las aguas por hidrocarburos (Oil Pollution):** Están cubiertas las reclamaciones producidas por la contaminación de las aguas a consecuencia de descarga

o escape del buque de hidrocarburos o cualquier otra sustancia contaminante. En la actualidad todavía hay navieros que no han interiorizado que echar basura al mar también produce contaminación y que las multas por estas acciones son sumamente elevadas.

- ✓ **Responsabilidades, costos y gastos en relación con la carga transportada:** Parte de la responsabilidad del naviero, ante cualquier reclamación, demostrar que su buque está en condiciones de navegabilidad con lo cual puede transportar adecuadamente la mercancía. Hay diversas defensas disponibles para rechazar las reclamaciones por pérdida o daño a la carga, pero si el naviero es considerado responsable del daño o pérdida en cuestión, dicha responsabilidad estará cubierta.
  
- ✓ **Reclamaciones por lesión corporal, enfermedad y muerte en relación con tripulantes, terceros y pasajeros:** Estas responsabilidades están recogidas en los contratos de enrolo, o pueden venir impuestas por Ley como los accidentes de trabajo que involucran la muerte o invalidez temporal o permanente del marino, gastos de repatriación y sustitución de marineros accidentados o enfermos, gastos médicos, de hospitalización y/o funerales.

Es tercero cualquier otra persona que se encuentre a bordo, o en la proximidad del buque asegurado en relación con las operaciones que se encuentre realizando. Se incluyen dentro de este concepto los estibadores, prácticos, inspectores aduanales o de otro tipo, así como a todas las personas que en la práctica marinera se involucran en las operaciones de un buque.

En cuanto a los pasajeros, esta cobertura se ofrece fundamentalmente tanto a los buques de pasaje como a los ferris, y cubre las reclamaciones de los pasajeros derivadas de accidentes marítimos o de los servicios que el naviero se ha obligado a prestar de acuerdo con el contrato de pasaje.

- ✓ **Contribuciones a la Avería Gruesa, recargos especiales o remuneración de los salvadores:** Se cubre la proporción de los gastos de Avería Gruesa, recargos especiales o de salvamento al cual tuviera derecho el armador de reclamar de la carga y que no son legalmente recobrables en virtud de una ruptura del contrato de transportación.
  
- ✓ **Gastos de cuarentena y desinfección:** Cuando una enfermedad infecciosa aparece en el buque, es casi seguro que este quedará obligado a permanecer en cuarentena y los gastos de combustible, seguro, salarios, pertrechos y puerto, incurridos en relación con esta cuarentena podrán recuperarse del Club.
  
- ✓ **Gastos de cambio de derrota por polizones, desertores, refugiados y salvamento de vidas:** En la actualidad, el número de reclamaciones relacionadas con el salvamento de vidas y con los polizones, es cada vez mayor. Los gastos incurridos durante el desvío del buque en el salvamento de vidas humanas o los realizados para repatriar polizones, están cubiertos por el seguro de P & I.

- ✓ **Responsabilidades derivadas de contratos de remolque:** En ocasiones, aunque el daño haya sido claramente causado por la negligencia del remolcador y el buque no tenga ninguna culpa, se da la circunstancia de que el naviero es el que tiene que pagar los daños que se hayan podido causar por estar así estipulado en el contrato de remolque. La responsabilidad en que pueda incurrirse como consecuencia de estos contratos de remolque en las maniobras de entrada y salida de puertos u otra actividad de remolque, es posible asegurarla con el Club de P & I.
  
- ✓ **Gastos por remoción y/o señalización de los restos de un buque hundido:** Si el buque se hunde, o sufre una pérdida total constructiva, el Club cargará con los gastos ocasionados por la retirada de los restos de dicho buque. Hoy en día, todo está minuciosamente regulado, los gobiernos y autoridades locales son reacios a aceptar que buques accidentados sean abandonados o queden hundidos donde puedan crear un peligro para la navegación. La remoción de estos restos suele involucrar cuantiosas sumas de dinero.
  
- ✓ **Multas y otras penalizaciones:** Las multas que puedan recaer sobre un buque asegurado o sobre las personas que se encuentren a bordo del mismo están relacionadas con las siguientes reclamaciones: contrabando realizado por tripulantes; incumplimiento de reglas de la navegación que los distintos gobiernos han ido imponiendo; se incluyen también las multas aduanales por irregularidades en la documentación que ampara la carga o los pasajeros, multas de las autoridades de inmigración, multas por contaminación de las aguas, entre otras.

## **4.2 Cobertura Especial para Charterers o fletadores**

Responsabilidad legal y/o contractual de indemnizar al armador por los riesgos cubiertos mencionados anteriormente: Los fletadores se pueden ver expuestos a responsabilidades a las cuales se expone un armador, principalmente por daños y/o pérdidas a la carga transportada a bordo del buque; sin embargo, ocasionalmente están expuestos a responsabilidades por lesiones de tripulantes, colisión, daños a propiedades en tierra, contaminación, etc., ya que la mayoría de las veces la tripulación es del armador.

- Responsabilidad como fletador a la contribución por Avería Gruesa, salvamento o gastos de salvamento en relación con el flete.
- Responsabilidad legal y/o contractual por daños o pérdidas del buque fletado: El fletador es quien suministra el combustible y un daño a la máquina del buque por un combustible inadecuado estaría cubierto.
- Pérdida o daño de los combustibles y suministros del fletador.
- Responsabilidades por contaminación en su condición de propietario de la carga.

Cuando el fletador sea propietario de la carga y esta se vierte, derrama o por algún motivo provoca contaminación medioambiental, la responsabilidad en la que incurre es cubierta por el Club de P & I.

## **4.3 Otras coberturas**

Existen otras coberturas que no se incluyen en las pólizas que suscriben los miembros sino que están contenidas en los contratos de enrolo o que pueden venir impuestas por ley:

- Accidentes de trabajo que involucran la muerte o invalidez temporal o permanente del marinerero: En este tipo de seguro al firmar el Contrato de Enrolo es obligatorio incluir las indemnizaciones que se les pagará a los tripulantes en caso de accidente. Tanto la Organización Marítima Internacional (OMI) como la Organización Internacional del Trabajo (OIT) son fieles veladores del cumplimiento de esta cobertura.
  
- Gastos de repatriación y sustitución de marineros accidentados o enfermos: También están incluidas en los Contratos de Enrolo y son de estricto cumplimiento entre las partes.
  
- Gastos médicos, de hospitalización y/o funerales: Están contenidas en las coberturas y se aplican una vez que haya ocurrido el hecho.

**a. El paid to be paid**

El paid to be paid constituye una regla esencial para el seguro de protección e indemnización. De conformidad con la misma el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado, después que este último ha satisfecho su obligación frente a la víctima. En consecuencia, el armador deberá satisfacer su deuda con el tercero para poder exigir al Club de P & I el reembolso de lo que ha pagado.

No obstante, en la práctica, ante determinadas circunstancias y de modo excepcional, los Clubes de P & I obvian dicha regla y pagan sin que el miembro responsable haya indemnizado al tercero. En todo caso, la no aplicación de la regla es un acto discrecional de los directores del Club. De manera general se consideran como excepciones:

- **Preferencia de arreglo amigable:** se aplica en los casos en que se valora como más beneficioso para el Club realizar el desembolso antes de iniciar un proceso contencioso o arbitral.
- **Otorgamiento de aval por parte del Club:** implica el pago de una fianza por parte del Club para evitar el embargo del buque por parte del tercero. Estas pueden emitirse a través de una Carta de Garantía que en la mayoría de los casos es más que suficiente (LOU) o a través de una cuenta plica (escrow account). Se estima que el pago de la fianza opera como una renuncia al pago previo.
- **Reclamaciones que pueden conducir a la quiebra del miembro responsable:** es una excepción que responde a la propia esencia de protección y ayuda mutua de los Clubs de P & I.
- **Coberturas de los seguros obligatorios:** se trata de los seguros relativos a la contaminación del mar reconocidos en los convenios internacionales, en estos casos las sumas indemnizatorias suelen ser muy altas y, por tanto, excesivamente onerosas para el responsable.

Debemos estar claro del amplio margen de poder y discrecionalidad que posee el Comité y los Gerentes, los cuales permiten adecuar la oferta del Club a las necesidades cambiantes de los asegurados, y estandarizar aquellos servicios más demandados. Por ejemplo, con el auge y desarrollo del transporte combinado y la llamada revolución de los “containers” o contenedores, el mismo transportista asume el transporte completo desde su punto de origen en cualquier parte del interior, hasta su destino final, incluyendo etapas de transporte marítimo, pero también, terrestre o aéreo, y la subcontratación de

otros operadores que lo posibilitem, riesgos que se han calificado como “del transporte combinado” (through transport risks)<sup>58</sup>.

Dentro de las coberturas mencionadas al inicio de este apartado son las complementarias ampliamente aceptadas y comercializadas, podemos mencionar las siguientes<sup>59</sup>:

**1. Seguro para el incumplimiento del contrato de transporte (desviaciones).**

Esta cobertura tiene por objeto hacer frente a la responsabilidad derivada de “desviaciones” geográficas, por tránsito o trasbordo, varada en seco, o trabajo “en caliente” adyacente a la carga.

Este seguro también puede ser concertado para incluir la responsabilidad por daños a la carga transportada en cubierta, en régimen de conocimiento de embarque; y también están disponibles coberturas en relación con conocimientos de embarque ad valorem y para hacer frente a responsabilidades por depósito o almacenamiento.

**2. Responsabilidades de los miembros.** Esta cobertura adicional para pasivos derivados de contratos fuera del ámbito de cobertura del club, a saber, de remolque, de manipulación portuaria (en esencia, para la estiba y desestiba de la carga en el buque), de grúa para el levantamiento de carga pesada; que contengan indemnizaciones y cláusulas de exoneración de responsabilidad, que no resultarían asegurables bajo la cobertura estándar del Club.

---

<sup>58</sup> HILL PRADOS, M.C., Los Clubs de ..., cit., p.173.

<sup>59</sup> Guillin, Vanessa Amarelle. Una aproximación al seguro marítimo de defensa jurídica. 2017 pág. 288.

**3. P&I riesgos previos a la entrega.** Un miembro puede asumir responsabilidades antes de la entrega de un nuevo buque y requerir cobertura adicional a estos efectos. Por ejemplo, el supuesto de la indemnización que debe darse al vendedor de un buque si el comprador desea poner su propia tripulación a bordo para familiarizarse con él, o alternativamente, la indemnización que exigiría un astillero por mantener en depósito el buque, si el miembro así lo desea, antes de la entrega efectiva.

**4. Responsabilidad “ampliada” sobre la carga.** La cobertura estándar sobre la carga se rige por las Reglas de La Haya- o La Haya Visby588, Convenio regulador del transporte marítimo internacional en régimen de conocimiento de embarque.

**5. “Container Cover” o cobertura para contenedores.** Los Managers pueden asistir a los miembros en el concierto de seguros para las responsabilidades derivadas de la operación de contenedores, lo que normalmente quedaría fuera del ámbito de cobertura del club.

**6. Cobertura “ampliada” extendida al tránsito en conocimientos de embarque directos (Extended Through Transit Cover).** El conocimiento de embarque directo, se emite cuando el transbordo no está permitido y por tanto la mercancía debe arribar en la misma nave en la que fue embarcada inicialmente. La responsabilidad derivada de la carga bajo un conocimiento de embarque directo ha estado disponible en los Clubs desde hace años, aunque recientemente se ha ampliado a las obligaciones que puedan surgir respecto a

terceros en relación con la carga en sí misma, incluso cuando el siniestro se produzca en un momento en que la carga no estuviese en el buque inicial.

**7. Cobertura “North American Clean Up Co-Operative Indemnity Cover”** (lo que podría ser traducido como cobertura para la indemnización norteamericana por “limpieza cooperativa”). Este seguro abarcaría las obligaciones económicas en que podrían incurrir los miembros del Club, como consecuencia de la contaminación por hidrocarburos, que no estuviesen incluidas y aprobadas en los acuerdos de la North American Oil Pollution Response.

**8. “General Average Cover”.** La cobertura del club establece que la liquidación de los gastos de la avería gruesa debe fijarse de conformidad con las disposiciones establecidas en las Reglas de York /Amberes.

**5. Naturaleza jurídica de la cobertura ofrecida por los Clubs de P & I.** Doctrinalmente se debate sobre naturaleza de la cobertura que ofrecen los Clubs. Si bien se reconoce como un seguro marítimo de responsabilidad, no son pocos los autores que plantean si se trata de una especie dentro de estos, identificándolo como un seguro de indemnización.

El punto de conexión entre uno y otro radica en que no se cubren los daños directos que pueden sufrir las personas o los bienes, en nuestro caso como parte de la aventura marítima, sino la responsabilidad que tiene determinado sujeto en la ocurrencia de dichos daños que afectan a terceros. Lo que parecer ser el elemento distintivo es que el beneficiario del seguro en los casos de seguro de responsabilidad es la víctima, que cobra la indemnización pactada entre el

asegurado, responsable del daño, y la entidad aseguradora. En sentido contrario, el seguro de indemnización opera respecto al responsable del daño, siendo requisito para el cobro de la indemnización, el pago previo a la víctima.

Como puede observarse, uno y otro constituyen una forma de protección del patrimonio del asegurado por los daños por el causado a terceros. No obstante, el sistema para hacer efectiva dicha protección no es el mismo. En el seguro de responsabilidad el patrimonio del asegurado nunca se ve disminuido al no verse obligado a realizar un desembolso a favor del tercero perjudicado. En cambio, el seguro indemnizatorio opera como un mecanismo de reparación, ya que la entidad aseguradora, en este caso el Club de P & I, exige el pago efectivo a la víctima, lo que implica, aunque temporalmente, una reducción patrimonial. Al respecto RADOVICH en sus estudios concluye que: “el previo pago por parte del asegurado resulta esencial en esta modalidad por constituir el empobrecimiento a reparar”.

Pese a las diferencias citadas coincidimos con el sector de la doctrina que sostiene que el seguro de indemnización es en esencia un seguro de responsabilidad. No puede perderse de vista que el objetivo de esta clase de seguros es salvaguardar al asegurado por la afectación patrimonial que supone la indemnización que debe pagar por su actuación dañosa al tercero perjudicado.

La condición del pago previo debe entenderse como una condición para hacer efectivo el pago que no elimina la obligación de la entidad aseguradora, lo cual no afecta la naturaleza de los seguros de responsabilidad.

LINAZA LA CALLE es uno de los autores que se afilia a este criterio concluyendo que: "...el seguro de P & I no es en esencia un seguro distinto al de responsabilidad civil, sino que contiene una cláusula contractual (pago previo) que responde a una concepción de seguro de responsabilidad primitiva, y que sin embargo no por ello puede dejar de obviar la aplicación de la actual concepción de esta modalidad de seguro”.

### **5.1 Exclusiones de los Seguros Marítimos.**

A contrario sensu de todo lo señalado en la sección anterior sobre las coberturas, nos encontramos dentro de nuestra legislación y en las pólizas de seguros marítimos, con riesgos que no son cubiertos, esto quiere decir que todo riesgo excluido, siempre y en todo lugar y no modificable por la voluntad de las partes, es el que se refiere a pérdidas o daños derivados de dolo y/o culpa grave del asegurado.

Las exclusiones son todos aquellos riesgos en el que el seguro de casco y maquinaria no admite cobertura, las mismas son siempre indicadas de manera expresa en los respectivos contratos, para que tanto el asegurador como el asegurado, tengan claro que riesgos van a ser cubiertos y cuáles no.

Dependiendo de las pólizas suscritas en los seguros marítimos, ya sean seguros de responsabilidad como P&I, los riesgos que se encuentran excluidos son los siguientes:

- ✓ **En los Seguros de Casco:** nos encontramos con una exclusión general, es que no se cubren los daños causados por el uso y desgaste ordinario, ni aquel que se produzca por no encontrarse la nave en condiciones navegables.

- ✓ **La Baratería del Capitán:** Acto u omisión de los que mandan o tripulan un buque, en perjuicio del armador, cargador o de los aseguradores<sup>60</sup>. Por tratarse de un acto ilícito, es un riesgo que no se encuentra cubierto.
- ✓ **La Guerra,** la guerra o terrorismo, está excluido por no haber sido diligente el armador en impedir el daño de guerra. Esto no significa que exista un mercado de seguros especializados en las coberturas de este tipo de riesgo, pero los seguros de Protección e indemnidad no los cubren.
- ✓ **La Huelga, Actos Maliciosos y Contaminación radioactiva** son otros tipos de causas de exclusiones.

## **6. Realidad Aseguradora en Nicaragua.-**

### **6.1 Entrevista realizada al Ing. Carlos Acosta de INISER<sup>61</sup>.-**

En entrevista realizada al Ingeniero Carlos Alberto Acosta, quien es el Supervisor de Seguros Patrimoniales de INISER, logré comprender en la práctica aseguradora como son concebidos los P&I en Nicaragua.

Por medio de la entrevista realizada pude constatar lo que había analizado en el capítulo dos sobre la naturaleza jurídica de las coberturas de los P&I en la cual surge la discusión de si los P&I son un tipo de seguro marítimo propiamente dicho o bien son parte de las coberturas del mismo.

Conversando con el Ing. Acosta podemos constatar que en Nicaragua si son conocidos los P&I, pero forman parte de las coberturas de los Seguros Marítimos es decir que existe en el ramo de seguros, dentro de ellos existen

---

<sup>60</sup> [https://www.definiciones-de.com/Definicion/de/barateria\\_de\\_capitan\\_o\\_patron.php](https://www.definiciones-de.com/Definicion/de/barateria_de_capitan_o_patron.php) © Definiciones-de.com

<sup>61</sup> Ver en anexos la entrevista realizada al Ing. Carlos Acosta.-

grupos de seguros que son lo que se comercializan, el P&I no es un seguro en sí, sino que es una cobertura del seguro marítimo que tiene su aplicación en el campo marítimo, normalmente el seguro que se comercializa es el seguro de casco marítimo.

Se considera una cobertura no un seguro en sí mismo, que suple una necesidad, se comercializa a través de las compañías reaseguradoras que son las que funcionan como sedente del riesgo, transfieren el riesgo, ya que no es considerado como una cobertura nacional. Dentro de los diferentes tipos de seguros que se ofertan se comercializan diferentes productos y éste se encuentra formando parte de los Seguros de Casco Marítimo.

Es importante mencionar que este tipo de seguros si bien cierto son conocidos y utilizados en nuestro país, no son los más utilizados por el tipo de embarcaciones que poseemos, pero sobre todo porque nuestra realidad portuaria no nos permitió desarrollarnos plenamente en esta materia.

## **6.2 Entrevista realizada a la Dra. Olimpia Avellaneda Torrez (MTI)<sup>62</sup>.**

La Ley 290, Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo proporciona facultades a los Ministerios que vienen acompañadas del Reglamento de la misma ley, para la aplicación de las funciones designadas.

Dentro de los ministerios que hablamos está la Dirección de Transporte Acuático de ahí la importancia de la Ley 399, Ley de Transporte Acuático,

---

<sup>62</sup> Ver en anexos la entrevista realizada a la Dra. Olimpia Avellaneda. (MTI).

donde la presencia de la DGTA es de vital importancia como Autoridad Marítima de quienes dependen las Capitanías de puerto que son unidades de los Distritos Navales ubicadas en cada puerto de la república, las que tienen como función primordial garantizar en lo que corresponda, la seguridad del tráfico marítimo, lacustre y fluvial, en todo el territorio nacional y en sus aguas adyacentes y para coadyuvar lo establecido en la ley con la realidad iniciamos la entrevista con la Doctora Olimpia Avellaneda Tórrez quien es la Directora de Seguridad, regulación y Certificación Acuática.

Pero por qué hablar de la autoridad marítima en esta entrevista, por el simple hecho de que a la hora de producirse un siniestro ya sea en aguas Nicaragüenses o bien producirse algún accidente en puerto es la autoridad marítima quien tiene la potestad de intervenir y proceder a la investigación del siniestro.

La entrevista con la doctora Torrez fue de gran ayuda para poder comprender si en Nicaragua se exige o utilizan los seguros P&I, pero para poder respondernos esa pregunta debemos preguntarnos antes si Nicaragua como Estado es un estado abanderado? cómo estamos en abanderamiento? Al responder que no posee ningún buque o embarcación con bandera nicaragüense porque el simple hecho que no tenemos embarcaciones de este tipo de seguro por la naturaleza de las mismas y los poco que si tienen son embarcaciones pesqueras de atún que no se les exige este tipo de coberturas.

Debemos recordar y tener presente siempre que los P&I son coberturas que se ofrecen para las mercancías o cargas de buques de transporte internacional.

Gracias a la entrevista realizada puedo constatar que las empresas portuarias son entes administrativos que prestan el servicio de arribo del buque a puerto y su estadía y que las contrataciones que surgen en los puertos son únicamente las dirigidas a las del préstamo de servicio del barco, como practicaaje y estibaje.

Pude comprobar además que los contratos de seguros marítimos y las coberturas especiales como los P&I son actos bilaterales que se realizan entre particulares y empresas naviera.

### **6.3 Entrevista realizada al Ing. Gustavo Viales (Agencia Naviera JL Griffit)<sup>63</sup>**

Iniciamos la entrevista con el Ingeniero Gustavo Viales, quien es el Gerente de Línea de ONE y además el Presidente de la Asociación Nicaragüense de Agentes Navieros en Nicaragua.

ONE es una compañía naviera originaria de Japón, opera en Nicaragua, esta empresa nació a partir de la fusión de tres navieras japonesas: K Line, MOL y NYK Line.

En Nicaragua la naviera ONE es representada por la empresa J.L. Griffit Sucesores S. A. que representa a NYK Line. ONE Line es considerada la sexta naviera del mundo.

En difícil creer que Nicaragua siendo un país que por su ubicación geográfica y teniendo a su disposición las dos costas Atlántico y Pacífico no posea un mayor desarrollo en el ámbito del transporte marítimo y más aún que no posea una ley

---

<sup>63</sup> Ver entrevista completa en anexos

de comercio marítimo y una corte marítima donde se puedan ventilar las controversias que puedan suscitarse. Es importante remarcar que en la práctica se desarrolla por medio de la Código Aduanero Centroamericano porque la mayoría de sus importaciones y exportaciones se realizan por medio de las fronteras terrestres de Honduras y Costa Rica.

Hay que destacar la importancia del Comercio Internacional y sobre todo del transporte marítimo en el mundo del comercio y crear no solo las condiciones para que se desarrolle a nivel de infraestructura, de políticas y leyes que permitan brindar mejores garantías y protección jurídica.

Este tema de la creación de una norma que regule el comercio marítimo es porque nuestro código de comercio vigente hace mención de forma general de los seguros pero el desarrollo del comercio ha evolucionado a pasos agigantados y para poder competir en el mercado internacional debemos cumplir con los estándares internacionales y los P&I forman parte de ellos.

Las Agencias Navieras en Nicaragua son las que se encargan de los P&I y hay que mencionar que no todas son corresponsales de los Clubs P&I, en el caso de FL Griffit lo es, estos clubs trabajan en conexión entre ellos a nivel internacional y en caso de un siniestro ellos envían a su perito al puerto a levantar la investigación del incidente o accidente según sea el caso, además del que realiza la autoridad competente, que en Nicaragua es la DGTA (Dirección General de Transporte Acuático).

La DGTA es la autoridad marítima competente en Nicaragua para regular las agencias navieras, en caso de dudas de algún buque que ingrese a puerto, sobre su documentación legal exigible, cualquier agencia naviera puede pedir una inspección además de la ya establecida.

## **CAPÍTULO III: RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS: ARBITRAJE**

### **1. Generalidades:**

El arbitraje, específicamente el marítimo “entendido como un mecanismo alternativo de solución de controversias producidas en las relaciones jurídicas ligadas con la libre disposición, que nacen y se desarrollan en el mar y en los puertos”

El abogado, árbitro y profesor de Derecho Marítimo José Antonio Pejovés plantea que el arbitraje, puede entenderse como un mecanismo alternativo de solución de controversias, por el cual las partes acuerdan someter a árbitros, la solución de una disputa concerniente a cuestiones de libre disposición o aquellas que la ley autorice.

Detalla que el arbitraje marítimo y portuario “no configura una especialidad - salvo, claro está, por la materia, de allí que su estudio y normativa procesal aplicable deba incardinarse con las reglas del arbitraje general”.

En el sector marítimo, se recurre al arbitraje para resolver controversias derivadas de los contratos de utilización de buques en sus distintas modalidades, de los contratos de remolque, de construcción y reparación naval, de hipoteca naval, de compra venta y leasing de buques, así como de los contratos de seguros marítimos casco y carga, y también diferencias derivadas de operaciones de asistencia y salvamento, abordajes, entre otros.

El arbitraje marítimo debería consolidarse en Latinoamérica”, reflexiona el abogado, quien describe la cuasi inexistencia de centros especializados en arbitraje marítimo -que debería ser superada-, pero que, sin embargo, indica,

“no debería ser un obstáculo para que en la región los empresarios opten por resolver sus disputas llamando a especialistas en Derecho Marítimo y de ser el caso de otras profesiones relacionadas con el mar y lo marítimo”.<sup>64</sup>

Es recomendable, apunta, que “siempre se negocie un convenio arbitral y se incorpore una cláusula en los contratos que someta las controversias a la solución arbitral”.

El arbitraje es el mecanismo de resolución de conflictos más utilizado en el ámbito del comercio internacional, y por tanto, también del sector del transporte marítimo internacional, llegando a acuñarse la expresión: “arbitraje marítimo internacional”, ampliamente utilizada y generalizada en el sector.

Las razones para ese auge son de muy diversa índole: desconfianza en cuanto a la equidad y los conocimientos de los tribunales ordinarios, variando según la nacionalidad de los implicados, preferencia por la actuación de personas vinculadas y con conocimientos especializados del negocio marítimo y de las normas consuetudinarias; y la especial trascendencia de la duración o del tiempo de tramitación de los procedimientos, siendo más breves los del arbitraje.

En Nicaragua lo encontramos definido como un mecanismo alternativo de solución de conflictos que surge de la autonomía de la voluntad de las partes, quienes delegan en un tercero imparcial llamado árbitro la resolución de su controversia, y éste, siguiendo el procedimiento determinado previamente por las partes

---

<sup>64</sup> <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/la-importancia-del-arbitraje-maritimo-y-portuario>

decide la controversia mediante un “laudo arbitral” que es de obligatorio cumplimiento para las partes<sup>65</sup>.

El arbitraje podrá ser nacional e internacional, sin perjuicio de cualquier tratado multilateral o bilateral vigente del cual la República de Nicaragua sea Estado parte. Así mismo, estas disposiciones relativas al arbitraje se aplicarán únicamente si el lugar del arbitraje se encuentra en el territorio de la República de Nicaragua<sup>66</sup>.

El art. 22 de la Ley de Arbitraje nicaragüense establece tres criterios alternativos para que un arbitraje pueda ser calificado como internacional:

1. Cuando las partes en un acuerdo de arbitraje tienen, al momento de la celebración de ese acuerdo, sus respectivos domicilios en Estados diferentes.
2. Cuando uno de los lugares enumerados a continuación está situado fuera del Estado en que las partes tienen sus domicilios:
  - a. El lugar del arbitraje, si éste se ha determinado en el acuerdo de arbitraje o con arreglo al acuerdo de arbitraje.
  - b. El lugar del cumplimiento de una parte sustancial de las obligaciones de la relación comercial o el lugar con el cual el objeto de litigio tenga una relación más estrecha.

---

<sup>65</sup>Ley de Mediación y Arbitraje LEY No. 540, Aprobada el 25 de Mayo del 2005. Publicada en La Gaceta No. 122 del 24 de Junio del 2005. Art.24.

<sup>66</sup> Ley de Mediación y Arbitraje Ley No. 540, Aprobada el 25 de Mayo del 2005. Publicada en La Gaceta No. 122 del 24 de Junio del 2005. Art.21.

A los efectos de esta disposición, si alguna de las partes tiene más de un establecimiento, el domicilio será el lugar donde se sitúe el establecimiento que guarde una relación más estrecha con el acuerdo de arbitraje. Si una parte no tiene ningún establecimiento, se tomará en cuenta el lugar de su propio domicilio.

3. cuando las partes han convenido expresamente en que la cuestión objeto del acuerdo de arbitraje está relacionado con más de un Estado.

Retomando lo que indicábamos al inicio de este capítulo en el cual se afirmaba que las controversias que pueden producirse en sector de derecho marítimo son diversas en dependencia del tipo de contratos que suscribamos y que nos lesione algún derecho, pero en el caso que nos compete hablamos de Seguros Marítimos por tanto al hablar de resolución de controversias debemos enmarcarlas por el surgimiento de un reclamo que haya sido producto de un siniestro ocurrido.

Podemos definir al siniestro la realización del evento o suceso que causa el daño o prevé la necesidad y contra los cuales se busca protección mediante la institución del seguro, ya que el objeto de este es, precisamente reparar las consecuencias patrimoniales desfavorables que un riesgo origina.

Es importante señalar que el riesgo debe ser declarado por un órgano competente y autorizado por la Ley, en el caso de Nicaragua la Ley 399<sup>67</sup>, Ley de Transporte Acuático regula en su artículo 99 que se consideran accidentes o

---

<sup>67</sup> **Ley de Transporte Acuático ley No. 399**, Aprobada el 04 de Julio del 2001, Publicado en la Gaceta, Diario Oficial No.

siniestros los definidos como tales por la ley, por la normas internacionales y por las costumbres nacionales e internacionales.

A los efectos de la presente Ley son accidentes o siniestros marítimos, entre otros los siguientes:

1. El naufragio.
2. El encallamiento.
3. El abordaje.
4. La explosión o el incendio de buques o artefactos navales.
5. La contaminación y toda situación que origine un riesgo grave de contaminación.
6. Los daños causados por buques o artefactos navales a instalaciones portuarias marinas.

Asimismo, la ley establece en su Art.100 que La Capitanía de Puerto en coordinación con la DGTA (Dirección General de Transporte Acuático) es el órgano competente para la investigación y sanción administrativa de los accidentes o siniestros marítimos acaecidos en aguas jurisdiccionales de Nicaragua.

## **2. Resolución de controversias en los clubes P&I.**

En materia de reclamaciones por siniestros es el comité directivo del club el llamado a efectuar la liquidación de reclamaciones que se presenten y quien resuelve cualquier otro asunto relativo a las actividades de éste.

En estos casos las reglas establecen que el Comité se reunirá con la frecuencia necesaria atendiendo el número de reclamos. Las mismas reglas permiten que el comité directivo autorice ocasionalmente a los

administradores (managers) para que por sí solos realicen el pago de las reclamaciones hasta un determinado monto previamente determinado.

Un gran apoyo para los clubes en materia de liquidaciones de siniestros, lo constituyen los corresponsales quienes se encargan de recopilar toda la información necesaria para el club tome su decisión.

En caso de surgir controversias entre un asociado (member) y la asociación (club) en relación a las reglas (rules), a cualquier contrato suscrito entre ambos o respecto a los derechos y obligaciones surgidos entre las partes y en general cualquier otro asunto se someterá y será resuelta en primera instancia por el comité-directorio, dicho requerimiento deberá hacerse por escrito.

Si un miembro afectado por dicha diferencia o controversia no acepta la decisión del comité, el asunto se someterá a arbitraje, que será realizado en Londres ante tres árbitros, uno designado por la asociación, otro por el asociado miembro y un tercero que deberán designar los árbitros, sujetándose al sometimiento de arbitraje y todos los procedimientos de éste a los preceptos de las leyes de arbitraje.

### **3. Análisis comparativo de Seguro de Protección e indemnización (P&I) vrs Seguro de Casco Marítimo.**

Habiendo desarrollado a lo largo de esta investigación el contenido de los Seguros de Protección e indemnización (P&I), es necesario para culminarlo poder analizar los alcances de las coberturas de estos seguros que ya fueron

expuestos y enumerados en el capítulo anterior y así evidenciar con un ejemplo de dos contratos de seguro marítimo uno de casco marítimo y otro de Protección e indemnización, sus diferencias e importancia en el mundo del comercio internacional.

Para iniciar este análisis es relevante mencionar que el seguro de casco (común en los mercados aseguradores ordinarios), excluye de su cobertura cualquier tipo de lesiones personales, la responsabilidad por la propia carga, que no fueran las que puedan producirse en la otra nave que intervenga en el abordaje y a su carga, los daños por contaminación por hidrocarburos. Es importante aclarar que en Nicaragua, en virtud de que no contamos con una flota marítima numerosa, se ofrece únicamente el seguro sobre embarcaciones.

En virtud de lo antes descrito hay una serie de responsabilidades que se originan por causa de un abordaje, que al no estar cubiertas por el seguro de casco, recaen en el ámbito de los clubes de protección e indemnidad. Asimismo, existe un límite en la cobertura ofrecida por el seguro de casco, por consiguiente, todo lo que exceda de ese límite correrá a cargo de los clubes.

En particular en el contrato de seguro de embarcaciones<sup>68</sup> que analizamos las coberturas son específicas para lo siguiente:

1. Avería particular o común.
2. Pérdida total absoluta, pérdida total constructiva, gastos de salvataje, auxilio o reflotamiento, contribución a la Avería General. Siempre que

---

<sup>68</sup> Ver anexos (Modelo de Contrato de Seguros de embarcaciones).

los anteriores riesgos sean causados por temporal, varada, naufragio, abordaje fortuito, fuego, cambio forzoso de ruta o viaje, y en general, de todos los accidentes y riesgos de mar, provenientes de caso fortuito y fuerza mayor.

3. Seguro en Tierra: Queda convenido que si por cualquier motivo el Asegurado pone en tierra la embarcación asegurada, el instituto cubrirá durante la estadía en tierra solamente el riesgo de Incendio.

El seguro de casco, propiamente dicho, no existe en Nicaragua, el que utilizamos en la práctica es conocido como seguro de embarcaciones y cubre tanto el seguro de casco, para indemnizar las pérdidas directas que sean consecuencia de un accidente sufrido, como el seguro de responsabilidad civil de la embarcación, para cubrir la responsabilidad originada del uso, mantenimiento y propiedad de la nave. Este seguro de embarcaciones se vende conjuntamente, ya sea con montos separados o bajo la modalidad de límite único combinado.

En relación a resolución de controversias del seguro de embarcaciones se establece en la parte de otras condiciones del contrato lo siguiente:

**Parte IX: Otras Condiciones:**

**Arbitraje:** Ante cualquier controversia que surgiere de este contrato, las partes acuerdan de manera voluntaria someterse para su solución, a un proceso arbitral institucional, en base al artículo 186 de la Ley número 733, Ley General de Seguros, Reaseguros y Fianzas; y al procedimiento señalado en la Ley 540 de

Mediación y Arbitraje. El idioma a utilizar será el español y el lugar será en la ciudad de Managua.

El procedimiento será el vigente en cualquier entidad acreditada ante la Dirección de Resolución Alternativa de Conflictos, adscrita a la Corte Suprema de Justicia y que el tribunal arbitral determine.

El tribunal se constituirá por un árbitro que decidirá conforme a equidad y calificado en materia de seguro.

El pago de los honorarios será asumido por la parte perdedora. No obstante, según el artículo 45 de la Ley de Mediación y Arbitraje, el Tribunal Arbitral podrá decidir quien asumirá el pago de los honorarios.

Como podemos observar en esta cláusula del contrato de seguro de embarcaciones hace referencia específicamente a la legislación nacional, estableciendo como leyes a utilizar la Ley No 733, Ley General de Seguros, Reaseguros y Fianzas, Ley 540 Ley de mediación y arbitraje y además especificaciones como idioma el español y como lugar o jurisdicción la ciudad de Managua.

A diferencia del modelo de contrato de protección e indemnización (P&I) en el cual nos remite a lo siguiente:

En relación al alcance de las coberturas de los P&I, como podremos observar son muchos más amplias y abarcan muchos más cosas que el seguro de embarcaciones común, por ejemplo:

Hace una clasificación de las coberturas:

SECCIÓN 17: AVERÍA PARTE 1: PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN  
(CLASE 1)

SECCIÓN 1: ENFERMEDAD, LESIÓN Y MUERTE [Tripulación]

SECCIÓN 2: REPATRIACIÓN

SECCIÓN 3: REEMPLAZANTES Y DESEMPLEO DE LA TRIPULACIÓN

SECCIÓN 4: EFECTOS PERSONALES

SECCIÓN 5: GASTOS POR DESVÍO

SECCIÓN 6: ENFERMEDAD, LESIÓN Y MUERTE [Personas que no sean tripulantes]

SECCIÓN 7: POLIZONES, REFUGIADOS O PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR

SECCIÓN 8: CONTRATOS E INDEMNIDADES

SECCIÓN 9: RESPONSABILIDAD CIVIL SOBRE LA CARGA TRANSPORTADA

SECCIÓN 10: COLISIÓN CON OTRAS NAVES Y DAÑOS NO CAUSADOS POR CONTACTO

SECCIÓN 11: DAÑOS A LA PROPIEDAD

SECCIÓN 12: RETIRO DEL NAUFRAGIO [Incluidos objetos fijos y flotantes]

SECCIÓN 13: GASTOS POR CUARENTENA

SECCIÓN 14: REMOLQUE

SECCIÓN 15: RIESGOS GRUESA

SECCIÓN 18: ACCIÓN JUDICIAL Y COSTOS LABORALES Y JURÍDICOS

SECCIÓN 19: MULTAS

SECCIÓN 20: GASTOS POR INDAGACIÓN

SECCIÓN 21: SALVAMENTO DE VIDAS HUMANAS

SECCIÓN 22: RIESGOS RELACIONADOS CON LA ARMADURÍA

PARTE 2: COBERTURA DE DEFENSA POR COSTOS JURÍDICOS  
(CLASE 2)

SECCIÓN 23: RIESGOS CON COBERTURA

SECCIÓN 24: EXCLUSIONES Y LIMITACIONES

PARTE 3: COBERTURA DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN EN  
CASO DE GUERRA

SECCIÓN 25: CONDICIONES

SECCIÓN 26: TRANSACCIONES

SECCIÓN 27: EXCLUSIONES Y LIMITACIONES

SECCIÓN 28: AVISO DE CANCELACIÓN Y GUERRA CESE  
AUTOMÁTICO DE COBERTURA

PARTE 4: TÉRMINOS Y CONDICIONES GENERALES

SECCIÓN 29: APLICACIÓN DE CONDICIONES

SECCIÓN 30: SOLICITUD DE SEGURO

SECCIÓN 31: CERTIFICADO DE SEGURO

SECCIÓN 32: EXCLUSIONES Y LIMITACIONES

SECCIÓN 33: PAGOS A LA EMPRESA

SECCIÓN 34: DESCONTINUACIÓN DEL SEGURO Y CESE

SECCIÓN 35: EFECTO DE LA DESCONTINUACIÓN DEL SEGURO

SECCIÓN 36: SEGURO DE FLOTA

SECCIÓN 37: SEGURO DOBLE

SECCIÓN 38: RECLAMOS

SECCIÓN 39: CANTIDAD MÁXIMA ASEGURADA

SECCIÓN 40: DEDUCIBLES

SECCIÓN 41: ASEGURADOS EN CONJUNTO Y COASEGURADOS

SECCIÓN 42: CONTROVERSIAS ENTRE LOS ASEGURADOS

SECCIÓN 43: INTERESES Y COMPENSACIONES

SECCIÓN 44: DOCUMENTACIÓN

SECCIÓN 45: NORMATIVAS DEL ESTADO DEL PABELLÓN Y  
LEGALES

SECCIÓN 46: CLASIFICACIÓN

SECCIÓN 47: OBSERVACIÓN E INSPECCIÓN DE CONDICIONES Y DE  
OTRO TIPO

SECCIÓN 48: CESIÓN

SECCIÓN 49: DISPENSA Y RENUNCIA

SECCIÓN 50: RECONOCIMIENTO Y SOLUCIÓN

SECCIÓN 51: SUBROGACIÓN

SECCIÓN 52: NOTIFICACIONES Y PLAZOS

SECCIÓN 53: EXCLUSIÓN TOTAL DE ASBESTOS

SECCIÓN 54: LEY Y COMPETENCIA

SECCIÓN 55: ACTOS DEL SEGURO

SECCIÓN 56: CLÁUSULA DE LIMITACIÓN Y EXCLUSIÓN DE  
SANCIONES

SECCIÓN 57: CLÁUSULAS DE RESPONSABILIDAD CIVIL SOLIDARIA

PARTE 5: CLÁUSULAS ADICIONALES DE COBERTURA Y  
EXTENSIÓN

CLÁUSULA 1: CLÁUSULA SOBRE OPERACIONES DE  
ESPECIALISTAS

CLÁUSULA 2: CLÁUSULA SOBRE SALVADORES

CLÁUSULA 3: CLÁUSULA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN  
REMOLQUE

CLÁUSULA 4: CLÁUSULA SOBRE TRACCIÓN A PUNTO FIJO

CLÁUSULA 5: CLÁUSULA DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR EL  
PASAJERO

CLÁUSULA 6: CLÁUSULA DE CARGA DE ACERO

CLÁUSULA 7: CLÁUSULA SOBRE CONTENEDORES

CLÁUSULA 8: CLÁUSULA DE CARGAS OMI

CLÁUSULA 9: CLÁUSULA SOBRE TRIPULACIÓN HOLANDESA

CLÁUSULA 10: CLÁUSULA SOBRE CARGA TRANSPORTADA SOBRE  
LA CUBIERTA

CLÁUSULA 11: CLÁUSULA SOBRE CONTROL DE RECLAMOS

CLÁUSULA 12: CLÁUSULA SOBRE CARGA ENVASADA

CLÁUSULA 13: COSEGURO DEL CONTRATISTA

Como podemos observar, cada una de las coberturas ofrecidas por los P&I están debidamente clasificadas por clases, son mucho más amplias y específicas, es ahí donde radica su importancia.

#### SECCIÓN 54: LEY Y COMPETENCIA

54.1 Esta póliza se regirá e interpretará de acuerdo con la legislación inglesa.

54.2 El Tribunal Supremo de Londres tendrá competencia exclusiva para conocer y determinar cualquier reclamo o controversia en virtud de esta póliza.

54.3 El seguro que ofrece la empresa no conferirá ni pretende conferir a ningún tercero derecho o beneficio alguno en virtud de la Ley de Contratos

(derechos de terceros) de 1999 o de cualquier disposición, promulgación o principio legal similar contenido en las leyes de algún Estado que así lo pretenda.

Aquí se muestra que en esta sección del contrato de P&I ya no nos remite a la legislación nacional a como nos hacía referencia el contrato de embarcaciones, puesto que a como lo vimos en el título anterior cuando surgen controversias en este tipo de seguros interviene el comité directivo de los P&I para ventilar los asuntos por medio de sus corresponsales inicialmente, que son quienes darán a conocer a la directiva lo que sucede y en caso de no haber acuerdo o arreglo, se ventilará el caso por medio de arbitraje en Londres por el proceso ya establecido.

## CONCLUSIONES

Después de haber estudiado y analizado este tipo de seguros de protección e indemnización en el mundo del derecho marítimo y aplicado en la práctica aseguradora se concluye lo siguiente:

1. El código de Comercio de Nicaragua contempla los contratos de seguro marítimos, pero siendo que es una norma que data de 1917 no se encuentra actualizado, tanto por la realidad comercial que vivimos como por el desarrollo tecnológico que ha tenido a nivel mundial el derecho marítimo.
2. Los contratos de seguros marítimos en Nicaragua no se encuentran regulados por una sola norma en particular sino por diversas que se complementan entre sí, y si hablamos de los seguros de protección e indemnización no están dispuestos en ninguna norma legal vigente y se han ido adoptando como parte de los usos y costumbres internacionales, para poder competir en el mundo de comercio internacional.
3. En Nicaragua la autoridad marítima que regula el transporte acuático es la DGTA establecido eso en la Ley 399 Ley de transporte acuático, como ente regulador y teniendo como fundamento la Ley 290 y lo hace por medio del Ministerio de Transporte e infraestructura (MTI).
4. Cuando hablamos del desarrollo de los seguros de protección e indemnización (P&I) en Nicaragua debemos tener siempre presente que estos seguros se rigen y forman de conformidad a las regulaciones de sus

países de origen, donde nacieron es decir Inglaterra, Estados Unidos o Japón.

5. Al estar regidos por su regulación de origen, es por eso que las controversias que surjan en el camino deben resolverse por las disposiciones establecidas en su país de origen, es decir que si debe hacerse por arbitraje y en Londres.
  
6. Los alcances de los Seguros de Protección e indemnización (P&I) están más completos en el sentido que abarcan mayores riesgos a los que puedan exponerse los buques que los que asume un seguro de casco o de embarcaciones en general.

## **RECOMENDACIONES**

Considerando la importancia del presente estudio sobre los alcances de los seguros de Protección e indemnización consideramos realizar un análisis de las Leyes vigentes en materia de Comercio Marítimo ya que al no existir normas actualizadas en nuestro sistema legal, los contratos suscritos quedan deben someterse a legislaciones de otros países para ventilar cualquier controversia y

En base a lo antes expuesto se considera de vital importancia la creación de una Ley de Comercio Marítimo y una corte marítima donde se puedan ventilar las controversias que puedan suscitarse. Es importante remarcar que en la práctica se desarrolla por medio de la Código Aduanero Centroamericano porque la mayoría de sus importaciones y exportaciones se realizan por medio de las fronteras terrestres de Honduras y Costa Rica.

Se recomienda la creación de políticas públicas que brinden su apoyo al sector marítimo comercial, que pueda velar por el buen funcionamiento y que regule a las instituciones que se encargan del transporte marítimo como empresas portuarias, navieras, autoridades marítimas.

Impulsar la preparación y formación profesional de las personas que laboran en estas áreas así como fomentar la formación continua en universidades estatales y privadas para poder competir a nivel internacional en el mundo del transporte marítimo.



## ANEXOS

Anexo 1. Entrevista INISER  
Funcionario: Ing. Carlos Alberto Acosta

Cargo: Supervisor de Seguros

Patrimoniales

Años de experiencia: 18 años

Lugar: Managua 24 de Octubre 2018.-

### **1.- Han elaborado pólizas de P&I en Nicaragua?**

El seguro marítimo es uno de los seguros más antiguos, de los pioneros, sin embargo no es considerado una póliza sino una cobertura ofrecida dentro de un ramo de seguro en específico el de los seguros de casco marítimo.

Quienes generan este tipo de coberturas, nació o tiene su origen x clubes o propietarios de embarcaciones que en algún momento se vieron afectados en accidentes y se preocuparon x crear estas coberturas.

### **2.- Qué volumen de clientes solicitan ese tipo de pólizas?**

Nicaragua normalmente lo que posee son embarcaciones de cabotaje, no de transporte internacional por lo que no podemos hablar de un flujo grande de este tipo de coberturas.

En materia de cobertura que daños surgen:

Seguro marítimo: cubre la embarcación, la carga hasta ahí. Pero después puede surgir una demanda x algún daño causado por la embarcación.

El espíritu de esta cobertura es mas x el campo legal. Representa una suma asegurada.

Normalmente es por un año, al año expira, póliza de casco de embarcación.

### **3.- En la actualidad cuantas existen?**

Ninguna propias de INISER, las que ha habido son por medio de reaseguradoras internacionales.

### **4.- Qué coberturas brindan a los clientes este tipo de pólizas o de seguros P&I?**

Dentro de las pólizas de seguro marítimo existe una clausula muy general que abarca la protección e indemnización pero muy general y mínimo. Para obtener la cobertura especial se debe solicitar lo que se desea.

### **5.- Con qué reaseguradora del club trabajan?**

Cada compañía escoge a sus reaseguradores, normalmente estadounidense, o europeos, los que más ofrecen estas coberturas son los europeos que es donde nace este tipo de seguros.

Hay cláusulas que se otorgan en el seguro marítimo donde se habla de manera superficial pero va ligada a toda la protección del barco.

### **6.- Cuáles son las exclusiones que presenta esta póliza?**

Ningún seguro da cobertura a lo premeditado, debe ser fortuito o imprevisto, accidental.

Pero dentro de las exclusiones más conocidas es la Contaminación, ya que no todos no todos la cubren. Debe decirlo claramente.

### **7.- A partir de qué año se venden estos seguros P&I en Nicaragua?**

Siempre ha existido, es un seguro clásico, pero poco se comercializa aquí en Nicaragua xq la actividad marítima es de cabotaje y no de uso internacional.

Para operar en aguas internacionales es exigido la existencia de esta cobertura.

La OMI como organismo rector establece como requisito el uso de P&I.

### **8.- Cuantos reclamos de este tipo de pólizas han tenido?**

No, no conoce ningún caso.

**9.- Alguna vez han tenido que acudir a algún juicio o método alternativo de conflicto por una declinación de este tipo de seguro??**

Normalmente son los reaseguradores los que entran en juego y no la compañía como tal.

**10.-Cuál es el valor de un seguro P&I?**

Pueden ser 10 a mas millones dependiendo de la embarcación

**11.- Se considera a los P&I un seguro de responsabilidad civil o contra terceros?**

No es, cubre daños a terceros, pero no es una cobertura de responsabilidad civil contra terceros.

Si hay protección de los daños que se puedan ocasionar, contractual o extracontractual.

La diferencia es que el seguro de responsabilidad civil debes ser mandado x una autoridad como una resolución en firme..

**12.- Cuales son las leyes o normativas que regulan estos seguros?**

Ley de seguros, reaseguros y fianzas, Ley de Bancos y Superintendencia de bancos.

## **Entrevista MTI**

### **Anexo 2. Dra. Olimpia Avellaneda Torrez**

**Cargo: Directora de Seguridad, regulación y Certificación Acuática.**

**Años de experiencia en ese ramo: 11 años**

Antes de iniciar la entrevista con la Doctora Olimpia Tórrez debemos empezar remarcando la importancia de la Ley de Transporte Acuático Ley 399, donde la presencia de la DGTA es de vital importancia como Autoridad Marítima, de quienes dependen las Capitanías de Puerto que son unidades de los Distritos Navales ubicadas en cada puerto de la república, las que tienen como función primordial garantizar en lo que corresponda, la seguridad del tráfico marítimo, lacustre y fluvial, en todo el territorio nacional y en sus aguas adyacentes.

Pero por qué hablar de la autoridad marítima en esta entrevista, por el simple hecho de que a la hora de producirse un siniestro ya sea en aguas Nicaragüenses o bien producirse algún accidente en puerto es la autoridad marítima quien tiene la potestad de intervenir y proceder a la investigación del siniestro.

La entrevista con la doctora Torrez fue de gran ayuda para poder comprender si en Nicaragua se exige o utilizan los seguros P&I, pero para poder respondernos esa pregunta debemos preguntarnos antes si Nicaragua como Estado es un estado abanderado? cómo estamos en abanderamiento? Al responder que no posee ningún buque o embarcación con bandera nicaragüense por el simple hecho que no tenemos embarcaciones de este tipo de seguro por la naturaleza de las mismas y los poco que si tienen son embarcaciones pesqueras de atún que no se les exige este tipo de seguros con esas coberturas.

Debemos recordar y tener presente siempre que los P&I son coberturas que se ofrecen para las mercancías o cargas de buques de transporte internacional.

Gracias a la entrevista realizada puedo constatar que las empresas portuarias son entes administrativos que prestan el servicio de arribo del buque a puerto y su estadía y que las contrataciones que surgen en los puertos son únicamente las dirigidas a las del préstamo de servicio del barco, como practica y estibaje.

Pude comprobar además que los contratos de seguros marítimos y las coberturas especiales como los P&I son actos bilaterales que se realizan entre particulares y empresas naviera.

**1.- Conoce de algún caso de resolución de P&I en Nicaragua?**

No para nada, y esto pasa por lo que decía antes, se receptionan casos de demora, porque aquí la DGTA como autoridad marítima atiende casos de las navieras por problemas con la mercancías, pero no son por avería gruesa, ni por accidentes en el mar, es más bien por problemas en el puerto, por tardanzas, porque la mercancía no llevo a tiempo, por demorage. No existen juzgados marítimos.

**2.- Qué casos conoce?**

Ninguno en particular

**3.- Podría darme esa información?**

Al no existir casos particulares entonces no podemos brindar esa información.

**4.- Cómo fueron resueltos esos casos?**

Ninguno a la fecha

**5.- Dentro de los requisitos que piden a un buque para ingresar a puerto nicaragüense está el de contar con P&I?**

Se exige seguro y normalmente cuando hablamos de embarcaciones se utiliza el P&I.

**6.- A los buques con bandera de Nicaragua los inspectores de Nic, exigen P&I?**

Solo los de pesca deben tener un seguro pero no exigen P&I.

IPSA

MINSA

Transporte Acuático

Hay otra visita que realiza el estado rector de puerto ERP lo realiza la autoridad marítima.

Hablar con alguien de una naviera.

La naviera como gestora

**7.-Cuál es el alcance o cobertura que tienen este tipo de seguros?**

Es bien completo abarca todas las responsabilidades que pueden surgir a la hora de algún siniestro ya sea en alta mar, en aguas nicaragüenses o bien en puerto.

**8.- Cuáles son las ventajas que proporcionan este tipo de seguros a los armadores de los buques?**

Les brinda una garantía de que en caso de surgir cualquier siniestro o accidente con el buque garantiza que la carga y la tripulación estará.

**9.- Quienes son las autoridades competentes en Nicaragua para conocer en caso de ocurrir un siniestro?**

Autoridad marítima consular

Inspectores de investigación de un siniestro. El dictamen lo hacemos desde la parte del estado bandera.

**Anexo 3.**



**Entrevista JL Griffith Agencia Naviera**

**Ing. Gustavo Viales**

**Cargo: Gerente de Línea de ONE**

**Años de experiencia en ese ramo: Ingeniero Naval.-**

Iniciamos la entrevista con el Ingeniero Gustavo Viales, quien es el Gerente de Línea de ONE y además el Presidente de la Asociación Nicaragüense de Agentes Navieros en Nicaragua.

ONE es una compañía naviera originaria de Japón, opera en Nicaragua, esta empresa nació a partir de la fusión de tres navieras japonesas: K Line, MOL y NYK Line.

En Nicaragua la naviera ONE es representada por la empresa J.L. Griffit Sucesores S. A. que representa a NYK Line. ONE Line es considerada la sexta naviera del mundo.

Es difícil creer que Nicaragua siendo un país que por su ubicación geográfica y teniendo a su disposición las dos costas Atlántico y Pacífico no posea un mayor desarrollo en el ámbito del transporte marítimo y más aún que no posea una ley de comercio marítimo y una corte marítima donde se puedan ventilar las controversias que puedan suscitarse. Es importante remarcar que en la práctica se desarrolla por medio de la Código Aduanero Centroamericano porque la mayoría de sus importaciones y exportaciones se realizan por medio de las fronteras terrestres de Honduras y Costa Rica.

Hay que destacar la importancia del Comercio Internacional y sobre todo del transporte marítimo en el mundo del comercio y crear no solo las condiciones para que se desarrolle a nivel de infraestructura, de políticas y leyes que permitan brindar mejores garantías y protección jurídica.

Este tema de la creación de una norma que regule el comercio marítimo es porque nuestro código de comercio vigente hace mención de forma general de los seguros pero el desarrollo del comercio ha evolucionado a pasos agigantados y para poder competir en el mercado internacional debemos cumplir con los estándares internacionales y los P&I forman parte de ellos.

Las agencias navieras en Nicaragua son las que se encargan de los P&I y hay que mencionar que no todas son corresponsales de los Clubs P&I, en el caso de FL Griffit lo es, estos clubs trabajan en conexión entre ellos a nivel internacional y en caso de un siniestro ellos envían a su perito al puerto a levantar la investigación del incidente o accidente según sea el caso, además del que realiza la autoridad competente, que en Nicaragua es la DGTA (Dirección General de Transporte Acuático).

La DGTA es la autoridad marítima competente en Nicaragua para regular las agencias navieras, en caso de dudas de algún buque que ingrese a puerto, sobre su documentación legal exigible, cualquier agencia naviera puede pedir una inspección además de la ya establecida.

## **Anexo 4.-**

### **MODELO PÓLIZA DE SEGURO DE EMBARCACIONES**

#### **CONDICIONES GENERALES**

#### **RAMO DE: SEGURO DE CASCO DE EMBARCACIONES**

#### **PARTE I.- DEFINICIONES:**

Para todos los efectos de este contrato se aplicarán las siguientes definiciones:

- 1) **ASEGURADO**, es la persona o personas o entidades que estipule el contrato y a cuyo favor se extiende este documento.
- 2) **INSTITUTO**, se entiende que es la entidad aseguradora denominado en adelante "INSTITUTO NICARAGUENSE DE SEGUROS Y REASEGUROS.
- 3) **POLIZA**, es el conjunto de documentos integrados por estas Condiciones Generales, las Condiciones Particulares, las Adendas que se agreguen y la Solicitud de Seguro.
- 4) **BENEFICIARIO**, es la o las personas designadas por el Asegurado para recibir los beneficios de este contrato.

#### **PARTE II.- RIESGOS ASEGURADOS:**

- 1) **Avería Particular o común.**
- 2) **Pérdida total absoluta, pérdida total constructiva, gastos de salvataje, auxilio o reflotamiento, contribución a la Avería General.** Siempre que los anteriores riesgos sean causados por temporal, varada, naufragio, abordaje fortuito, fuego, cambio forzoso de ruta o viaje, y en general, de todos los accidentes y riesgos de mar, provenientes de caso fortuito y fuerza mayor.
- 3) **Seguro en Tierra:** Queda convenido que si por cualquier motivo el Asegurado pone en tierra la embarcación asegurada, El Instituto cubrirá durante la estadía en tierra solamente el riesgo de Incendio.

#### **PARTE III.- DEFINICION DE RIESGOS:**

- 1) **Avería Particular o común:** Es la pérdida parcial del objeto asegurado por un riesgo cubierto bajo la presente póliza que no sea de naturaleza de avería gruesa.
- 2) **Pérdida Total Absoluta:** Es la destrucción completa o desaparición de la embarcación asegurada a consecuencia directa de uno de los accidentes cubiertos por esta póliza.

- 3) Pérdida Total Constructiva: Se considerará que existe, solamente cuando los daños materiales sufridos por la embarcación, sumados a los gastos de salvarla, alcancen o superen el valor de la embarcación, siempre que tales daños fueren producidos por los accidentes cubiertos por esta Póliza.
- 4) Gastos de Salvataje, Auxilio o Reflotamiento:
- a) Se entiende por gastos de salvataje, auxilio o refluotamiento los que se hubieren efectuado razonablemente con el único y exclusivo objeto de salvar la embarcación asegurada de un peligro absolutamente inminente de pérdida total, que resulte como consecuencia única y directa de alguno de los accidentes cubiertos por esta Póliza.
- b) El reembolso por tales gastos en que incurriera el Asegurado, será reconocido por el Instituto, siempre que se ajusten debidamente a las condiciones del inciso anterior, quedando dicho reembolso limitado al 20% (veinte por ciento) de la suma asegurada para pérdida total de la embarcación.
- c) Siempre que las circunstancias lo permitan, el Asegurado, recabará el acuerdo del Instituto para proceder al salvataje, auxilio o refluotamiento, ajustándose a lo dispuesto en el Artículo 2o. de la Parte VI.
- d) Queda entendido y especialmente convenido que, si al ocurrir el accidente que diera motivo justificado a dichos gastos, la embarcación tuviera carga a bordo, el reembolso por parte del Instituto (sin perjuicio de los estipulado en el inciso b), de esta cobertura) sólo procederá por la parte proporcional que corresponda a la embarcación, debiendo efectuarse para tal efecto, la reunión cuantitativa de los siguientes intereses contribuyentes:

CARGA: Según su valor de factura más gastos de embarque.

EMBARCACION: Según su valorización establecida en esta Póliza.

FLETE: Por el 50% de su importe total.

El importe total de los gastos de salvataje, auxilio o refluotamiento, se prorrateará para cada uno de los intereses contribuyentes, respondiendo el Instituto, sólo por la parte que corresponda a la embarcación.

- e) Queda igualmente entendido y convenido que la presente cobertura no reconoce, en ningún caso, reparaciones permanentes o definitivas, reemplazo o reposición de equipos o

materiales de la embarcación y en general, todo lo que corresponda al riesgo de Avería Particular, excepto que este haya sido incluido expresamente en las Condiciones Particulares.

f) Toda indemnización por reembolso de gastos de salvataje, auxilio o reflotamiento que, durante la vigencia de esta póliza, se abone al Asegurado, automáticamente disminuirá en su tanto, la responsabilidad cuantitativa del Instituto, bajo este riesgo. No obstante el Instituto podrá rehabilitar la cobertura de dicho riesgo, en la proporción cuantitativa que corresponda, previo pago de la respectiva prima proporcional.

5) Contribución a la Avería General: La contribución a la Avería General que corresponda a la embarcación, hasta por la Suma Asegurada, todo de conformidad con el Código de Comercio de Nicaragua o conforme las Reglas de York Amberes o las leyes aplicables.

#### PARTE IV.- SUMA ASEGURADA:

El límite de responsabilidad del Instituto en caso de pérdida total es la Suma Asegurada para la embarcación que se indica en las Condiciones Particulares, menos el deducible y/o la proporción a cargo del Asegurado señalados en esta póliza. En caso de abandono, por ningún motivo se acumularán los daños sufridos por la embarcación asegurada con los gastos de salvataje y otros.

#### PARTE V.-RIESGOS EXCLUIDOS:

El Instituto no responde de los daños y/o pérdidas provenientes, total o parcialmente y directa o indirectamente de:

1) Guerra declarada o no, y sus consecuencias, minas submarinas y flotantes, hostilidades, disposiciones restrictivas de la autoridad, interdicción de comercio, represalias, embargo o requisa, cierre de puerto, rapiña, bloqueo, captura, secuestro, apresamiento, confiscación sea quien fuere la autoridad que ordene o practique tales actos, o que esas perturbaciones dependan de gobierno amigo o enemigo, de poder de derecho o usurpado, reconocido o no reconocido.

2) Guerra civil, conmociones civiles, sediciones, motines, insurrecciones, sublevaciones, actos facciosos, saqueos, huelgas, lock-outs, boycott y sus consecuencias, insubordinación, levantamiento popular, levantamiento militar, insurrección, rebelión, revolución, poder militar o usurpación de poder, o cualquier acto de cualquier persona que actúe en nombre de, o en relación con, cualquier organización con actividades dirigidas a las destitución por la fuerza, del gobierno de jure o de facto a influenciarlo mediante el terrorismo o la violencia.

3) Cualquier pérdida o daño a consecuencia de violación de bloqueo o por contrabando, o comercio prohibido o clandestino, así como por resistencia a la "visita".

4) Los actos dolosos, baratería, o los de negligencias inexcusables realizadas por el armador, capitán o patrón, oficiales y/o tripulantes de la embarcación, agentes de la misma y los mandatarios de sus dueños.

El hundimiento o averías que puedan producirse a consecuencia de sobrecargar la embarcación más allá del límite de carga señalado por la Autoridad Marítima.

5) Cualquier daño o pérdida dependientes de vicio propio, oculto o no, aún si a ella contribuyera un riesgo de mar.

6) Cualquier gasto motivado por invernación, cuarentenas, sobreestadías, estadía forzosa, sea cualquiera la causa que los origine.

7) Cualquier consecuencia que pueda sufrir la embarcación, derivada de cualquier acto del capitán o de la tripulación en tierra.

8) Cualquier recurso de los fletadores, cargadores, recibidores o cualquier otra persona que tenga interés en el cargamento, pasajeros o tripulación de la embarcación asegurada,

contra la misma embarcación por reclamaciones relativas al cargamento, infracción de contratos de fletamentos o transporte, vicio de arrumaje, carga conducida sobre cubierta, o cualquier otra causa que pueda dar lugar a reclamaciones de terceros.

9) Cualquier recurso de terceros contra la embarcación por muerte o herida de personas, cualquiera que sea la causa.

10) Cualquier daño y/o pérdida por insuficiencia de combustible aún en el caso de que el daño sea clasificado como avería particular.

11) No será de responsabilidad del Instituto el reembolso de ninguna suma que el asegurado resulte responsable a pagar por remoción de obstrucciones bajo mandato legal o de autoridad competente, ni por daños a embarcaciones, puertos, muelles, espigones, embarcaderos y construcciones similares a consecuencia de colisiones, o con respecto a compromisos del buque asegurado. Así como en general, por cualquiera de las causas enumeradas en el Código de Comercio de la República de Nicaragua.

12) Navegación fuera del área señalada en las Condiciones Particulares.

13) Energía nuclear.

#### PARTE VI.-PROCEDIMIENTO AL OCURRIR UN ACCIDENTE:

1) Obligaciones del Asegurado: Ocurrido un siniestro, el Asegurado se obliga a:

a) Informarlo de inmediato al Instituto por teléfono, correo electrónico (E-Mail) , confirmándolo por escrito, en un plazo máximo de 72 horas hábiles.

b) Presentar la correspondiente protesta a la Capitanía del puerto y enviar copia certificada de la citada protesta al Instituto, inmediatamente después de obtenido este documento.

- c) Remitir al Instituto dentro de las 24 horas de recibida, toda carta, reclamación escrita, notificación administrativa o judicial o citación que reciba.
  
- d) Ponerse de acuerdo con el Instituto en los casos en que sea necesario efectuar gastos importantes, que no sean de inmediata urgencia, para tratar de salvar la embarcación.
  
- e) Tomar todas las precauciones necesarias para cuidar la embarcación y evitar que sobrevengan pérdidas o daños ulteriores.
  
- f) Rechazar toda reclamación o responsabilidad que comprometa el interés del Instituto, y abstenerse de pagar y/o comprometer el pago de cualquier suma sin autorización expresa del Instituto, salvo los gastos que fueren de necesidad inminente conforme el inciso e) que precede.

La falta de cumplimiento de cualquiera de las obligaciones señaladas en este artículo dará lugar a la anulación de toda responsabilidad del Instituto respecto al siniestro.

2) Salvamento de la Nave: Dentro de las normas de la reciprocidad, el Asegurado debe y el Instituto puede en caso de accidente, intervenir, proceder al salvataje o reflotamiento de la embarcación y tomar todas las medidas que fueren necesarias a tal fin, sin que por esto se pueda imputar al Instituto haber hecho acto de posesión, o de aceptación de abandono o de reconocimiento de derecho al Asegurado.

3) Obligación de cooperar: El Asegurado y por él, el Capitán o Patrón, no podrá en ningún caso rehusar, si el Instituto lo requiere en caso de accidente, al remolque de la embarcación asegurada al puerto que el Instituto indique.

4) Derecho al abandono: Por expreso convenio, el abandono puede hacerse solamente en los casos de:

a) Falta de noticias de la embarcación. En este caso el abandono podrá ser hecho después de cuatro meses a partir de la última noticia. El Asegurado deberá acreditar la fecha de salida y la falta de llegada.

b) Desaparición o destrucción total de la embarcación.

c) Cuando habiendo sufrido la embarcación daños ocasionados por accidentes de mar, a cargo del Instituto, sea condenada por falta absoluta de medios materiales de reparación en el puerto de arribada y el Instituto no crea conveniente trasladarla a otro puerto.

d) Por inhabilitación absoluta de la embarcación para navegar por consecuencia de un accidente de mar a cargo del Instituto. Sin embargo, no procederá el abandono por inhabilitación si la embarcación pudiera repararse, aún provisionalmente para continuar viaje al puerto de su destino, u otro donde pueda ser reparada.

e) Excepcionalmente podrá hacerse el abandono de la embarcación si el monto total de las reparaciones supera las  $\frac{3}{4}$  partes de la valorización de la embarcación, establecida en esta póliza. Para el cálculo de dicho monto se comprenderán solamente los daños materiales directamente causados por el accidente, deduciendo el veinte por ciento por cambio de viejo a nuevo y descontando los daños reconocidos en avería particular a favor de la embarcación. Ningún otro caso dará derecho al abandono.

El abandono importa necesariamente el casco, la arboladura, maquinaria, máquinas auxiliares, equipos y demás implementos.

En ninguno de los casos de abandono serán de cargo del Instituto, los salarios de la tripulación, gastos de viaje y alimentación de la misma, u otras obligaciones o compromisos tomados por el Capitán o por los armadores. En consecuencia, dichos salarios, gastos u obligaciones no serán nunca a cargo del Instituto en la liquidación del salvataje, y si hubiesen sido tomados del producto de la venta de la embarcación o de sus restos, tendrán que ser reintegrados al Instituto.

**PARTE VII.-ARREGLOS DE LOS SINIESTROS:**

- 1) Indemnización al asegurado: La indemnización por pérdida y/o gastos que resulten a cargo del Instituto, se efectuará en Managua, dentro de los sesenta días de haber sido reconocida y admitida por el Instituto la reclamación del Asegurado.
  
- 2) Reducción de suma asegurada por efectos de indemnización: Toda indemnización que el Instituto pagare reducirá en igual cantidad la suma asegurada, pudiendo ésta ser reinstalada mediante el pago de la prima correspondiente. Si el contrato de seguro comprende varios renglones, la reducción o reinstalación se aplicará al renglón o renglones afectados.
  
- 3) Derecho de investigación: En caso de siniestro de la embarcación asegurada, el Instituto tendrá derecho a realizar las investigaciones que creyere convenientes y podrá suspender el pago de la indemnización hasta conocer el fallo de la Autoridad Naval competente sobre el accidente.

**PARTE VIII.-CAUSAS QUE INVALIDAN O ANULAN LA POLIZA:**

- 1) Caducidad de los beneficios: Queda entendido y expresamente convenido que, además de los casos previstos por la Ley, el Asegurado pierde los beneficios del seguro:
  - a) Cuando la embarcación que haya sufrido un accidente deje el primer puerto de arribada sin que antes el Instituto le autorice para emprender nuevamente la navegación.
  
  - b) Cuando la embarcación asegurada efectúa remolque o se haga remolcar, a no ser que se trate de auxiliar una embarcación en peligro en cuyo caso el remolque deberá limitarse al puerto más cercano conveniente, estando obligado el Asegurado a comunicarlo de inmediato al Instituto.
  
  - c) Cuando se embarquen inflamables, explosivos u cualquier otra clase de mercaderías con características volátiles o explosivas, a menos que sea previamente negociado entre las partes contratantes del Seguro.

- d) Cuando no se ha notificado previamente al Instituto el cambio de nombre de la embarcación asegurada y/o el número de la matrícula.
  - e) Cuando se haya asegurado, bajo cualquier título, una suma mayor de la convenida en la presente Póliza.
  - f) Cuando, al momento de la estipulación de la Póliza, el Asegurado no haya previamente declarado y hecho conocer al Instituto las hipotecas que graven sobre la embarcación asegurada y dentro de diez días, cuando las hipotecas fueren hechas posteriormente.
  - g) Cuando la noticia de un suceso relativo a la embarcación asegurada pueda haber llegado antes de contratado el seguro. Presúmase siempre que el Asegurado ha tenido conocimiento de noticias relativas a la embarcación cuando haya pasado el tiempo necesario, para recibirlas, sea por correo, telegrama, cable, radiogramas, o cualquier otro medio de comunicación.
  - h) Por venta, traspaso y/o alquiler de la embarcación asegurada (aunque ello se hubiese hecho con carácter privado) a no ser que el Instituto hubiese dado su conformidad para continuar el seguro a favor del nuevo propietario o arrendatario mediante una adenda a la presente póliza.
  - i) Cuando sobrevenga quiebra judicial del Asegurado.
- 2) Derecho de Rescisión: El Instituto podrá rescindir la presente Póliza cuando fuere a término si, reconocido el barco por un inspector Perito del Instituto o persona competente por ella nombrada, resultase que la embarcación no se encuentra en condiciones normales de navegabilidad y el Asegurado se negase a efectuar de inmediato las reparaciones necesarias para la seguridad de la embarcación.

Si el Asegurado negase su autorización para tal reconocimiento, este solo hecho será causa suficiente para que el Instituto rescinda el contrato.

3) Endoso: Bajo pena de rescisión del contrato, esta Póliza no debe ser endosada por el Asegurado sin el conocimiento del Instituto. Dicho aviso deberá hacerse por carta notarial.

#### PARTE IX.-OTRAS CONDICIONES:

1) Integración del Contrato: Forman parte de este contrato de seguro, la póliza, la solicitud de seguro, el certificado de navegación de la embarcación asegurada, la constancia del Inspector aprobada por el Instituto y la del armador, dueño o administrador del dique donde se hubiere reparado o revisado su casco, máquinas y aparejos o pertrechos.

2) Vigencia del contrato: El período o término del contrato está señalado en las Condiciones Particulares, pero su vigencia estará sujeta al pago de la prima allí estipulada.

3) Cláusula de cancelación: Tanto el Asegurado como el Instituto, podrán dar por terminado este contrato por cualquier medio escrito o carta al domicilio aquí registrado del otro contratante. Tratándose del Instituto, dicha comunicación deberá darse por lo menos con tres días de anticipación, los que se contarán desde la fecha de su envío. Cuando el Instituto decida ejercer el derecho de cancelación, devolverá al Asegurado, la parte de la prima no devengada, proporcionalmente al tiempo que faltare para el vencimiento de la póliza. Cuando la cancelación se realice a solicitud del Asegurado, la parte de prima retenida por el Instituto será un octavo de la Prima Anual, por cada mes o fracción del mismo.

#### 4) TARIFA A CORTO PLAZO:

Periodo de Cobertura	Porcentaje de la Prima Anual
Un mes o menos	20%
Más de 1 mes y hasta 1 1/2mese	25%
Más de 1 ½ meses y hasta 2 meses	30%
Más de 2 meses y hasta 3 meses	40%
Más de 3 meses y hasta 4 meses	50%

María Evelin González Zambrana  
LOS ALCANCES DE LOS SEGUROS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN EN EL TRANSPORTE  
MARÍTIMO.

---

Más de 4 meses y hasta 5 meses	60%
Más de 5 meses y hasta 6 meses	70%
Más de 6 meses y hasta 7 meses	75%
Más de 7 meses y hasta 8 meses	80%
Más de 8 meses y hasta 9 meses	85%
Más de 9 meses y hasta 10 meses	90%
Más de 10 meses y hasta 11 meses	95%
Más de 11 meses y hasta 12 meses	100%

Esta misma tarifa se aplicara en los siguientes casos:

- a) Cuando la vigencia de la Póliza sea por un periodo menos de un (1) año.
- b) Cuando la Póliza emitida a corto plazo, se prorrogue por otro periodo también a corto plazo.

5) Subrogación: Con el pago de cualquier indemnización al amparo de esta póliza, el Instituto se subroga al Asegurado en todos sus derechos y acciones para proceder por el importe de la indemnización pagada, contra terceros responsables.

El Asegurado será responsable ante el Instituto de cualquier acto realizado por él, antes o después del siniestro, que perjudique el ejercicio de los derechos y acciones objeto de la subrogación.

6) Prescripción: Cumplido el plazo de tres años después de la fecha del siniestro, el Instituto quedará libre de la obligación de pagar las pérdidas o daños ocasionados por el mismo a menos que estuviere en tramitación una acción relacionada con la reclamación.

7) Arbitraje: Ante cualquier controversia que surgiere de este contrato, las partes acuerdan de manera voluntaria someterse para su solución, a un proceso arbitral institucional, en base al artículo 186 de la Ley número 733, Ley General de Seguros, Reaseguros y Fianzas;

y al procedimiento señalado en la Ley 540 de Mediación y Arbitraje. El idioma a utilizar será el español y el lugar será en la ciudad de Managua.

El procedimiento será el vigente en cualquier entidad acreditada ante la Dirección de Resolución Alternativa de Conflictos, adscrito a la Corte Suprema de Justicia y que el tribunal arbitral determine.

El tribunal se constituirá por un árbitro que decidirá conforme a equidad y calificado en materia de seguro.

El pago de los honorarios será asumido por la parte perdedora. No obstante, según el artículo 45 de la Ley de Mediación y Arbitraje, el Tribunal Arbitral podrá decidir quien asumirá el pago de los honorarios.

8) Domicilio: Para los efectos de este contrato el Asegurado ha registrado su domicilio en las oficinas del Instituto y a éste se dirigirán las comunicaciones relacionadas con el mismo.

9) Jurisdicción: Para todo lo relacionado con esta póliza, sea arbitraje o controversia judicial, las partes se someten desde ahora a la jurisdicción y competencia de las autoridades judiciales de la ciudad de Managua, sin reserva de ninguna clase.

10) Conocimiento de la Póliza por el Asegurado: El Asegurado declara que antes de suscribir esta póliza, ha tomado conocimiento directo de todas las condiciones Generales y Particulares de la misma, a cuyas estipulaciones queda sometido el presente contrato. Lo que éste no previere será suplido por el Código de Comercio de la República de Nicaragua.

11) Funciones y Deberes de los Intermediarios de Seguros: El Intermediario de Seguro tendrá las funciones, responsabilidades y deberes establecidos en los artículos 119 y 122 de la Ley General de Seguros, Reaseguros y Fianzas, y en la normativa expedida por la Superintendencia de Bancos y de Otras Instituciones Financieras.

Cuando exista intermediario designado por el asegurado se entenderá que éste actúa en nombre y representación de aquel, por lo que toda información o documentación que sea recibida por el Intermediario o a quien éste delegue se tendrá como recepcionada por el propio asegurado.

El intermediario deberá entregar al asegurado la póliza de seguro contratada, dentro de los tres (3) días siguientes a su fecha de recepción, verificando que ésta se encuentre conforme con lo solicitado a la sociedad de seguros, debiendo devolver a esta última las copias, las adenda y demás documentaciones que requiera firma del asegurado dentro de un plazo no mayor a tres (3) días, siguientes a la fecha de recepción por parte del asegurado.

12) Solicitud de Prórroga, Renovación, Modificación o Rehabilitación del Contrato de Seguros: Toda solicitud de prórroga, renovación, modificación o rehabilitación de un contrato podrá ser presentada por el asegurado, en forma directa o a través del intermediario nombrado, por cualquier medio escrito o electrónico con acuse o comprobación de recibo. INISER responderá la solicitud en un plazo no mayor de setenta y dos (72) horas hábiles, de lo contrario la respectiva solicitud se tendrá como aceptada.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no es aplicable a las solicitudes de aumento de suma asegurada e inclusión de nuevos riesgos.

Los cambios o modificaciones se harán constar en los documentos respectivos emitidos por el INISER y debidamente firmados por funcionarios autorizados.

13) Resolución, Modificación y Aceptación del Contrato: Si el asegurado no estuviere de acuerdo con los términos del contrato suscrito o póliza emitida por la sociedad de seguro, podrá resolverlo dentro de los treinta (30) días siguientes de haber recibido el contrato o póliza, si no concordare con los términos de su solicitud.

En el mismo plazo podrá solicitar la modificación del texto en lo referente a las condiciones especiales del contrato. El silencio se entenderá como aceptación de la póliza o contrato.

En caso de ocurrir un siniestro antes de solicitada por el asegurado y aceptada por INISER cualquier rectificación o modificación durante el tiempo establecido en el párrafo anterior, ambas partes se sujetarán a lo establecido literalmente en la póliza.

Se sujetarán a lo establecido en la solicitud cuando, por omisión del INISER las condiciones de la póliza de seguro no concuerden con la solicitud del asegurado, habiendo éste pagado previamente la prima correspondiente a lo solicitado.

14) Efectos del No Pago de la Prima: El incumplimiento del pago de la prima en la fecha convenida ocasiona la mora del asegurado; en consecuencia dicho estado será causal de cancelación o suspensión del contrato, sin perjuicio de que las partes puedan convenir una nueva relación contractual.

El INISER indemnizará al asegurado por los siniestros que ocurran, cuando la prima pagada a la fecha sea igual o superior a la prima devengada al momento de ocurrir el siniestro. En caso contrario, es decir, que las primas en mora corresponden a un periodo ya devengado, el INISER no estará obligado a indemnizar al asegurado en caso de que se produzca un siniestro.

-----  
FIRMA AUTORIZADA

## Anexo 5.-

### Modelo de coberturas de Protección e indemnización (P&I).

<b>CLAUSULA DE CONTENEDORES:</b> Si se están transportando contenedores: Se garantiza contar con un plan certificado para amarre de contenedores y el certificado de equipo de amarre de contenedores a bordo.
<b><u>Cláusula de Control de Reclamos</u></b>
Queda entendido y acordado que el reasegurador tendrá el derecho absoluto del control del reclamo, liquidaciones, investigaciones, negociaciones y/o ajustes de todos los siniestros.
El asegurado tan pronto sea notificado de algún reclamo o cualquier situación similar que pueda resultar en un reclamo, dará aviso inmediato a INISER quien tendrá el derecho para designar a los representantes tan pronto reciba el aviso.
Además, el asegurado deberá compartir con toda la documentación e información relacionada con dicho reclamo o dicha situación y cooperará completamente con la indemnización de la negociación y ajuste del mismo.
<b>TEXTO DE RESPONSABILIDADES MARITIMAS DE ARMADORES 1/2017</b>
DE CONTAMINACIÓN SECCIÓN 16: INDEMNIZACIÓN ESPECIAL PARA SALVADORES 10 SECCIÓN 17: AVERÍA <b>PARTE 1: PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (CLASE 1)</b>
SECCIÓN 1: ENFERMEDAD, LESIÓN Y MUERTE [Tripulación] SECCIÓN 2: REPATRIACIÓN SECCIÓN 3: REEMPLAZANTES Y DESEMPLEO DE LA TRIPULACIÓN SECCIÓN 4: EFECTOS PERSONALES SECCIÓN 5: GASTOS POR DESVÍO SECCIÓN 6: ENFERMEDAD, LESIÓN Y MUERTE [Personas que no sean tripulantes] SECCIÓN 7: POLIZONES, REFUGIADOS O PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR SECCIÓN 8: CONTRATOS E INDEMNIDADES SECCIÓN 9: RESPONSABILIDAD CIVIL SOBRE LA CARGA TRANSPORTADA SECCIÓN 10: COLISIÓN CON OTRAS NAVES Y DAÑOS NO CAUSADOS POR CONTACTO SECCIÓN 11: DAÑOS A LA PROPIEDAD SECCIÓN 12: RETIRO DEL NAUFRAGIO [Incluidos objetos fijos y flotantes] SECCIÓN 13: GASTOS POR CUARENTENA SECCIÓN 14: REMOLQUE SECCIÓN 15: RIESGOS GRUESA SECCIÓN 18: ACCIÓN JUDICIAL Y COSTOS LABORALES Y JURÍDICOS SECCIÓN 19: MULTAS SECCIÓN 20: GASTOS POR INDAGACIÓN SECCIÓN 21: SALVAMENTO DE VIDAS HUMANAS SECCIÓN 22: RIESGOS RELACIONADOS CON LA ARMADURÍA
<b>PARTE 2: COBERTURA DE DEFENSA POR COSTOS JURÍDICOS (CLASE 2)</b>
SECCIÓN 23: RIESGOS CON COBERTURA SECCIÓN 24: EXCLUSIONES Y LIMITACIONES

**PARTE 3: COBERTURA DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN EN CASO DE GUERRA**

- SECCIÓN 25: CONDICIONES
- SECCIÓN 26: TRANSACCIONES
- SECCIÓN 27: EXCLUSIONES Y LIMITACIONES
- SECCIÓN 28: AVISO DE CANCELACIÓN Y GUERRA CESE AUTOMÁTICO DE COBERTURA

**PARTE 4: TÉRMINOS Y CONDICIONES GENERALES**

- SECCIÓN 29: APLICACIÓN DE CONDICIONES
- SECCIÓN 30: SOLICITUD DE SEGURO
- SECCIÓN 31: CERTIFICADO DE SEGURO
- SECCIÓN 32: EXCLUSIONES Y LIMITACIONES
- SECCIÓN 33: PAGOS A LA EMPRESA
- SECCIÓN 34: DESCONTINUACIÓN DEL SEGURO Y CESE
- SECCIÓN 35: EFECTO DE LA DESCONTINUACIÓN DEL SEGURO
- SECCIÓN 36: SEGURO DE FLOTA
- SECCIÓN 37: SEGURO DOBLE
- SECCIÓN 38: RECLAMOS
- SECCIÓN 39: CANTIDAD MÁXIMA ASEGURADA
- SECCIÓN 40: DEDUCIBLES
- SECCIÓN 41: ASEGURADOS EN CONJUNTO Y COASEGURADOS
- SECCIÓN 42: CONTROVERSIAS ENTRE LOS ASEGURADOS
- SECCIÓN 43: INTERESES Y COMPENSACIONES
- SECCIÓN 44: DOCUMENTACIÓN
- SECCIÓN 45: NORMATIVAS DEL ESTADO DEL PABELLÓN Y LEGALES
- SECCIÓN 46: CLASIFICACIÓN
- SECCIÓN 47: OBSERVACIÓN E INSPECCIÓN DE CONDICIONES Y DE OTRO TIPO
- SECCIÓN 48: CESIÓN
- SECCIÓN 49: DISPENSA Y RENUNCIA
- SECCIÓN 50: RECONOCIMIENTO Y SOLUCIÓN
- SECCIÓN 51: SUBROGACIÓN
- SECCIÓN 52: NOTIFICACIONES Y PLAZOS
- SECCIÓN 53: EXCLUSIÓN TOTAL DE ASBESTOS
- SECCIÓN 54: LEY Y COMPETENCIA
- SECCIÓN 55: ACTOS DEL SEGURO
- SECCIÓN 56: CLÁUSULA DE LIMITACIÓN Y EXCLUSIÓN DE SANCIONES
- SECCIÓN 57: CLÁUSULAS DE RESPONSABILIDAD CIVIL SOLIDARIA

**PARTE 5: CLÁUSULAS ADICIONALES DE COBERTURA Y EXTENSIÓN**

- CLÁUSULA 1: CLÁUSULA SOBRE OPERACIONES DE ESPECIALISTAS
- CLÁUSULA 2: CLÁUSULA SOBRE SALVADORES
- CLÁUSULA 3: CLÁUSULA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN REMOLQUE
- CLÁUSULA 4: CLÁUSULA SOBRE TRACCIÓN A PUNTO FIJO
- CLÁUSULA 5: CLÁUSULA DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR EL PASAJERO
- CLÁUSULA 6: CLÁUSULA DE CARGA DE ACERO
- CLÁUSULA 7: CLÁUSULA SOBRE CONTENEDORES
- CLÁUSULA 8: CLÁUSULA DE CARGAS OMI
- CLÁUSULA 9: CLÁUSULA SOBRE TRIPULACIÓN HOLANDESA
- CLÁUSULA 10: CLÁUSULA SOBRE CARGA TRANSPORTADA SOBRE LA CUBIERTA
- CLÁUSULA 11: CLÁUSULA SOBRE CONTROL DE RECLAMOS
- CLÁUSULA 12: CLÁUSULA SOBRE CARGA ENVASADA
- CLÁUSULA 13: COSEGURO DEL CONTRATISTA

## **PARTE 6: DEFINICIONES**

### **PARTE 1: PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (CLASE 1)**

La empresa indemnizará al asegurado por obligaciones civiles legales, costos y gastos en virtud de esta clase de seguro en que incurra el asegurado con respecto a y sólo en relación con la operación de la nave asegurada y que surjan de eventos ocurridos durante la vigencia del seguro, según consta más adelante en las secciones 1 a la 22.

#### **SECCIÓN 1: ENFERMEDAD, LESIÓN Y MUERTE [Tripulación]**

1.1 Obligaciones civiles con respecto a un tripulante de la nave asegurada, sean en virtud de un contrato de trabajo, un contrato de servicios, un convenio colectivo o una obligación legal o reglamentaria, como el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 o alguna legislación nacional equivalente en un Estado Parte del Convenio, como se indica a continuación:

1.1.1 costo del tratamiento médico en relación con cualquier enfermedad o lesión personal;

1.1.2 salarios durante dicho tratamiento médico;

1.1.3 indemnización o daños y perjuicios por cualquier enfermedad, lesión personal o muerte;

1.1.4 costo del funeral y gastos auxiliares incurridos en forma necesaria tras la muerte;

1.2 Exclusiones y limitaciones.

1.2.1 No habrá recuperación con respecto a costos y gastos surgidos de una infracción o como consecuencia de una infracción del asegurado frente a algún contrato de trabajo, contrato de servicios o convenio colectivo en cuanto a salarios impagos o a conflictos laborales similares, salvo que las obligaciones reglamentarias lo dicten de otro modo.

1.2.2 No habrá recuperación con respecto a obligaciones civiles, costos y gastos incurridos en virtud de las condiciones de un contrato de trabajo, contrato de servicios o convenio colectivo, a menos que tales condiciones sean previamente aprobadas por escrito por la empresa y que no hubiesen surgido de no existir dichas condiciones.

1.2.3 No habrá recuperación con respecto a ninguna suma, proporcional o no, que sea recuperable en virtud de cualquier ley de indemnización del trabajador, régimen de seguridad social, seguro reglamentario u obligatorio o cualquier otra ordenanza aprobada por el gobierno de algún país, nación o estado.

#### **SECCIÓN 2: REPATRIACIÓN**

2.1 Responsabilidad civil por el pago de los gastos de repatriación incurridos en virtud de una obligación reglamentaria, incluido el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 o alguna legislación nacional equivalente en un Estado Parte del Convenio, o de contrato de servicios o contrato de trabajo con respecto a un tripulante.

2.2 Responsabilidad civil por el pago de salarios durante una repatriación de la cual sea responsable el Asegurado según la sección 2.1 anterior.

2.3 Exclusiones y limitaciones.

2.3.1 No habrá recuperación cuando los gastos sean causados por la rescisión de un contrato de servicios o de trabajo, cualquier infracción del asegurado de algún contrato, acuerdo o reglamento o la venta de la nave del asegurado.

2.3.2 No obstante la sección 38.13, la empresa otorgará cobertura de responsabilidad civil adicional en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006, cuando corresponda, para repatriar a la tripulación y saldar los salarios y derechos adeudados a un tripulante abandonado por el asegurado según lo estipulado en la sección 38.16 anterior.

### SECCIÓN 3: REEMPLAZANTES Y DESEMPLEO DE LA TRIPULACIÓN

3.1 Responsabilidad civil por el pago de los gastos incurridos en forma necesaria para conseguir o contratar, enviar y luego repatriar a un reemplazante de un tripulante que muera o sea rezagado a consecuencia de una enfermedad, lesión, deserción o de cualquier otra causa, cuando tales gastos no puedan ser evitados en términos razonables. Los salarios sólo serán recuperables como parte de dichos gastos cuando se paguen a un reemplazante contratado en el extranjero a la espera de la repatriación o durante la repatriación.

3.2 Responsabilidad civil por el pago de salarios a un integrante de la tripulación mientras esté desempleado como consecuencia del naufragio o de la pérdida total de la nave asegurada, con tope de dos meses. Esta cobertura Incluye un aporte de la empresa para el alojamiento y cualquier subsistencia o gasto adicional a beneficio de algún integrante de la tripulación durante el mismo período.

3.2.1 La cobertura en virtud de la presente subsección

3.2 se limita sólo a un tripulante identificado en la lista de tripulantes de la nave asegurada al momento del naufragio o de la pérdida total y ninguna otra persona.

### SECCIÓN 4: EFECTOS PERSONALES

Responsabilidad civil por el pago de la pérdida o del daño que experimenten los efectos personales pertenecientes a un tripulante a bordo de la nave asegurada durante la operación de la misma.

4.1 Exclusiones y limitaciones.

4.1.1 No se realizará ningún pago por el robo o hurto de efectos personales de la tripulación y no habrá recuperación con respecto a dinero en efectivo, cheques, metales o piedras de naturaleza preciosa o rara, diamantes, obras de arte, antigüedades u otros objetos de valor o de naturaleza preciosa.

4.1.2 No se pagará por ningún artículo con un valor superior a USD 2.500, a menos que la empresa lo acepte por escrito.

### SECCIÓN 5: GASTOS POR DESVÍO

5.1 Responsabilidad civil por los costos en que se incurra como resultado de una desviación o un retraso de la nave asegurada que se volvió necesario por los siguientes motivos:

- a. obtención de tratamiento médico necesario en tierra para un tripulante enfermo o lesionado;
- b. espera de un reemplazante para un tripulante fallecido, enfermo o herido que haya desembarcado para recibir tratamiento;
- c. preparativos de repatriación de un tripulante fallecido;
- d. desembarque de polizones, refugiados o personas rescatadas en el mar.

5.2 Exclusiones y limitaciones.

5.2.1 La cobertura en virtud de esta sección se limita a la pérdida neta del asegurado con respecto a derechos portuarios, búnkers, seguros, almacenes, provisiones y salarios de la tripulación.

5.2.2 No habrá recuperación en virtud de esta sección por lucro cesante, entrega, flete o por sumas en las que se incurra por otra vía.

### SECCIÓN 6: ENFERMEDAD, LESIÓN Y MUERTE [Personas que no sean tripulantes]

6.1 Responsabilidad civil por el pago de daños o de indemnización por enfermedad, lesiones personales o muerte de cualquier persona que no sea un empleado del asegurado, incluidos los gastos incurridos en hospitales, por servicios médicos o funerales en relación con tal enfermedad, lesión o muerte, cuando dicha responsabilidad civil surja a bordo de la nave asegurada o durante la operación de la misma.

6.2 Responsabilidad civil en que incurra el asegurado ante un supernumerario, tal como si ese supernumerario fuese un tripulante; siempre y cuando la empresa haya otorgado previamente su aprobación por escrito de la presencia a bordo de un supernumerario y de los términos y las condiciones de su transporte.

### **6.3 Exclusiones y limitaciones.**

6.3.1 La cobertura en virtud de esta sección se limita a las obligaciones civiles surgidas por la negligencia u omisión a bordo de la nave asegurada o en relación con la nave asegurada.

6.3.2 La responsabilidad civil ante las personas contratadas junto con el manejo de la carga transportada abarcará desde el momento de la recepción de dicha carga en el puerto de embarque hasta la entrega de esa carga en el puerto de descarga.

6.3.3 Ninguna reclamación en virtud esta sección será recuperable si la responsabilidad surge en virtud de las condiciones de cualquier contrato o indemnidad y si no hubiera surgido sin tales condiciones, a menos que tales condiciones sean aprobadas previamente por escrito por la empresa de conformidad con el Sección 8 (Contratos e indemnidades).

### **SECCIÓN 7: POLIZONES, REFUGIADOS O PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR**

Costos y gastos, que no san los costos por desvío de la nave asegurada, en que incurra el asegurado en forma necesaria para cumplir con sus obligaciones legales con respecto a polizones, personas rescatadas en el mar o refugiados, incluidos gastos de mantenimiento, desembarque y, cuando sea necesario, gastos de repatriación de dichas personas, pero sólo en la medida en que tales sumas no sean recuperables en virtud de las pólizas de casco ni mediante los propietarios de la carga transportada o los aseguradores de la misma.

### **SECCIÓN 8: CONTRATOS E INDEMNIDADES**

Responsabilidad civil por muerte, enfermedad o lesión personal o por pérdida o daños a la propiedad en virtud de las condiciones de cualquier contrato o indemnidad que celebre u otorgue el asegurado con respecto a las instalaciones o a los servicios que se presten o que se prestarán a la nave asegurada o durante la operación de la misma, pero sólo si y en la medida en que se hayan acordado tales condiciones y que la empresa haya aprobado por escrito la cobertura de tal responsabilidad civil.

### **SECCIÓN 9: RESPONSABILIDAD CIVIL SOBRE LA CARGA TRANSPORTADA**

9.1 Obligaciones civiles, costos y gastos que establezcan los párrafos (a) hasta (d) cuando y en la medida en que se relacionen con la carga destinada a ser transportada o que está siendo transportada o que ha sido transportada en o a bordo de o por la nave asegurada:

a. Pérdida, merma, daño, retraso u otra responsabilidad. Responsabilidad civil por pérdida, merma, daño, retraso u otra responsabilidad que surja de cualquier infracción por parte del asegurado o de cualquier persona cuyos actos, negligencias o incumplimientos puedan ser la obligación del asegurado por responsabilidad legal en cuanto a cargar, manejar, estibar, transportar, mantener, cuidar, descargar o entregar la carga de manera correcta o de la falta de navegabilidad o idoneidad de la nave asegurada.

b. Descarga o eliminación de carga dañada.

Costos y gastos adicionales a los costos y gastos en que habría incurrido el asegurado en cualquier caso en virtud del contrato de transporte en los que incurra el asegurado al descargar o eliminar la carga dañada o desvalorizada, pero sólo si y en la medida en que el asegurado no pueda recuperar esos costos mediante cualquier otra parte.

c. No retiro de la carga por parte del consignatario. Obligaciones civiles y costos adicionales en que incurra el asegurado, además de los costos en que habría incurrido el asegurado, si la carga hubiera sido retirada o eliminada, sólo con motivo de la absoluta falta de retiro o de eliminación de la carga en el puerto de descarga o en el lugar de entrega, pero sólo si y en la medida en que tales obligaciones civiles o costos superen la ganancia de la venta de la carga y que el asegurado carezca de recursos para recuperar tales obligaciones civiles o costos mediante alguna otra parte.

d. Conocimientos de embarque de paso o transbordo.

Responsabilidad civil por pérdida, merma, daño, retraso u otra responsabilidad con respecto a la carga transportada por un medio de transporte distinto de la nave asegurada, cuando la responsabilidad civil surja de un conocimiento de embarque de paso o transbordo u otra forma de contrato con aprobación por escrito de la empresa que regule el transporte que realizará en parte la nave asegurada.

## **9.2 Exclusiones y limitaciones.**

9.2.1 No habrá recuperación de la empresa en virtud de esta sección con respecto a obligaciones civiles, costos o gastos que surjan de:

a. un conocimiento de embarque, una guía de carga u otro documento que contenga o compruebe el contrato de transporte que sea emitido con conocimiento del asegurado o de su agente con una descripción incorrecta de la carga o de la cantidad o la condición de la misma.

b. la emisión de un conocimiento de embarque u otro documento que contenga o compruebe el contrato de transporte que contenga cualquier declaración falsa y fraudulenta, por ejemplo, la emisión de un conocimiento de embarque prefechado o posfechado.

c. la entrega de la carga transportada en virtud de un conocimiento de embarque negociable (incluidos los conocimientos de embarque electrónicos) o de un documento de título similar (o su equivalente en el caso de un conocimiento de embarque electrónico) sin que la persona a quien se efectúa la entrega presente ese conocimiento de embarque o documento.

d. la entrega de carga transportada en virtud de una guía de carga o un documento similar no negociable con destino a una parte distinta de la parte que el expedidor designe como la persona a quien se debe entregar la carga transportada.

e. la descarga de la carga en un puerto o lugar distinto del convenido en el contrato de transporte.

f. el arribo tardío o el no arribo de la nave asegurada en el puerto o lugar de carga o la no realización de la carga de alguna carga en particular, a menos que el arribo tardío o la no realización de la carga sean por causa de motivos ajenos al control del asegurado y surjan de un conocimiento de embarque ya emitido.

### **g. Pérdida de mercado.**

9.2.2 Condiciones estándar de transporte.

No habrá recuperación de la empresa con respecto a obligaciones civiles, costos y gastos en que no habría incurrido el asegurado, si la carga se hubiera transportado en condiciones no menos favorables para el asegurado que aquellas establecidas en las Reglas de La Haya-Visby. En particular, no habrá recuperación de la empresa con respecto a obligaciones civiles en virtud de las Reglas de Hamburgo, a menos que las Reglas de Hamburgo sean de aplicación obligatoria al contrato de transporte por imperio de la ley.

9.2.3 Carga de naturaleza rara o preciosa.

No habrá recuperación de la empresa con respecto a lingotes, metales o piedras de naturaleza preciosa, semipreciosa o rara, platos, joyas u otros objetos de naturaleza rara o preciosa, billetes u otras formas de monedas, bonos u otros instrumentos o especies negociables, a menos que la empresa apruebe por escrito el transporte.

#### 9.2.4 Conocimientos de embarque ad valorem.

Cuando en el conocimiento de embarque se declare una cifra superior a USD 2.500.00 moneda en que se exprese el valor declarado) por unidad, pieza o paquete, la responsabilidad civil de la empresa en virtud de esta sección no superará USD 2.500.00 por unidad, pieza o paquete, a menos que la empresa haya acordado por escrito una cobertura de mayor valor.

#### 9.2.5 Propiedad del asegurado.

Si hay alguna carga perdida o dañada a bordo de la nave asegurada que sea de propiedad del asegurado, el asegurado tendrá derecho a recuperar mediante la empresa las mismas cantidades que habrían sido recuperables si la carga hubiera pertenecido a un tercero y ese tercero hubiera celebrado un contrato de transporte con el asegurado en virtud de los términos estándar de transporte de la empresa que establece la sección 9.2.2.

#### 9.2.6 Desviación.

No habrá recuperación de la empresa cuando la responsabilidad civil, los costos o los gastos surjan como resultado de un desvío con respecto al viaje acordado por contrato o cuando acontezcan tras un desvío con respecto al viaje acordado por contrato y si, como resultado de tal desvío, el asegurado no tiene derecho a contar con defensas o derechos de prescripción que habrían estado a su disposición en otras circunstancias a fin de reducir o eliminar su responsabilidad civil. La empresa puede acordar una cobertura especial en términos consensuados, si se informa la desviación antes de que ocurra.

#### 9.2.7 Carga sobre la cubierta.

No habrá recuperación de la empresa por responsabilidad civil, costos o gastos con respecto a la carga transportada sobre la cubierta, excepto si la nave asegurada posee el diseño o el equipamiento y la dotación permanentes para transportar contenedores sobre la cubierta y si la nave asegurada cuenta con la aprobación por escrito de la Sociedad de Clasificación para transportar contenedores sobre la cubierta.

#### 9.2.8 Ganado.

No habrá recuperación de la empresa por responsabilidad civil, costos o gastos que surjan del transporte de animales vivos.

#### 9.2.9 Sistema Electrónico de Transacciones (ETS).

No habrá recuperación de la empresa por obligación civil, costos o gastos que surjan del uso de algún Sistema Electrónico de Transacciones, excepto con la aprobación por escrito de la empresa, en la medida en que tal responsabilidad civil, costo o gasto no habría surgido en un sistema de transacciones en papel.

### SECCIÓN 10: COLISIÓN CON OTRAS NAVES Y DAÑOS NO CAUSADOS POR CONTACTO

#### 10.1 Colisión con otras naves.

10.1.1 Responsabilidad civil por el pago de costos y daños a cualquier tercero que surjan de una colisión entre la nave asegurada y otra embarcación, pero sólo en la medida en que tales obligaciones civiles no sean recuperables en virtud de la cláusula de responsabilidad civil por colisión de las pólizas de casco y siempre que la empresa y el asegurado antes hayan acordado por escrito qué proporción de la responsabilidad civil por colisión de la nave asegurada está cubierta en virtud de esta sección.

10.1.2 Si se denuncia algún siniestro en virtud de esta sección con respecto a alguna colisión entre dos embarcaciones pertenecientes de manera total o en parte al mismo propietario, el asegurado tendrá derecho a recuperación de la empresa y la empresa tendrá los mismos derechos que tendría si las embarcaciones hubieran pertenecido a distintos propietarios.

10.1.3 En cualquier caso en que ambas embarcaciones involucradas en una colisión sean culpables y en que la responsabilidad civil de cualquiera o de ambas embarcaciones esté limitada por ley, toda recuperación del asegurado mediante la empresa se liquidará conforme al principio de responsabilidad civil única. En todos los demás casos, los siniestros del asegurado para recuperación de la empresa en virtud de esta sección se liquidarán conforme al principio de obligaciones civiles cruzadas, como si el propietario de cada embarcación estuviera obligado a pagarle al otro propietario la proporción de los daños de este último o según se haya autorizado en la debida forma al determinar el saldo a pagar por el primero o al primero.

#### 10.2 Daños sin contacto.

Responsabilidad civil por el pago de la pérdida o el daño físico a cualquier otra nave o carga u otra propiedad respectiva que sea a causa del lavado de la nave asegurada.

### 10.3 Exclusiones y limitaciones.

10.3.1 No habrá recuperación de la empresa por ningún deducible aplicable en virtud de las pólizas de casco.

10.3.2 La recuperación de la empresa en virtud de esta sección se limitará al monto superior, si lo hay, a la cantidad que habría sido recuperable en virtud de las pólizas de casco, si dicha nave hubiese tenido un seguro por un valor que, en opinión de la empresa, sería su respectivo valor de mercado completo.

### SECCIÓN 11: DAÑOS A LA PROPIEDAD [Incluidos objetos fijos y flotantes]

11.1 Responsabilidad civil por el pago de daños y perjuicios o por la compensación de cualquier pérdida o daño que afecte a alguna propiedad (como infracciones a los derechos relacionados con esa propiedad), esté en tierra o en el agua y sea fija o móvil, que no corresponda a otra nave o carga y en que se incurra durante la operación de la nave asegurada.

### 11.2 Exclusiones y limitaciones.

11.2.1 Ningún reclamo será recuperable en virtud de esta sección, cuando la responsabilidad civil surja de las condiciones de cualquier contrato o indemnidad y si no habría surgido sin tales condiciones, a menos que la empresa hubiera aprobado previamente esas condiciones por escrito.

11.2.2 Ningún reclamo será recuperable en virtud de esta sección con respecto a pérdidas o daños que afecten a una propiedad perteneciente a, arrendada por o en posesión de, bajo la custodia de o controlada por el asegurado por otra vía.

### SECCIÓN 12: RETIRO DEL NAUFRAGIO

12.1 Los costos o gastos relativos al levantamiento, el retiro, la destrucción, la iluminación o la señalización del naufragio de la nave asegurada, cuando tales levantamientos, retiros, destrucciones, iluminaciones o señalizaciones del naufragio sean de naturaleza obligatoria por ley o cuando los respectivos costos sean legalmente recuperables mediante el asegurado.

12.2 Los costos o gastos relativos al levantamiento, el retiro o la destrucción de cualquier carga, equipo u otra propiedad que esté siendo o haya sido transportada en una nave asegurada y que no corresponda a petróleo u otra sustancia contemplada en el marco de la sección 15 de esta póliza, cuando tales levantamientos, retiros, destrucciones, iluminaciones o demarcaciones sean de naturaleza obligatoria por ley o cuando los respectivos costos sean legalmente recuperables mediante el asegurado.

12.3 Las obligaciones civiles en que incurra el asegurado como resultado del levantamiento, el retiro o la destrucción del naufragio de una nave asegurada o de cualquier propiedad, en los términos citados en los párrafos 12.1 y 12.2 de esta sección o en cualquier intento por ejecutar lo antedicho.

### 12.4 Exclusiones y limitaciones.

12.4.1 Con respecto a una recuperación de la empresa en virtud de esta sección, se restará el valor del naufragio y de cualquier otra cosa que se salve y se imputará a los costos y gastos recuperables.

12.4.2 El asegurado no podrá transferir su participación en el naufragio antes de que se levante, retire, destruya, ilumine o demarque el naufragio ni antes del incidente que genere la responsabilidad civil, salvo por abandono con la aprobación por escrito de la empresa.

12.4.3 El acontecimiento o evento que ocasiona el naufragio de la nave asegurada surgió durante la vigencia del seguro de la nave asegurada.

### SECCIÓN 13: GASTOS POR CUARENTENA

Responsabilidad civil por el pago de daños y perjuicios o compensación o de los gastos incurridos por el asegurado como consecuencia directa del brote de una enfermedad contagiosa o infecciosa en la nave asegurada durante la operación de la

misma, lo cual incluye los gastos por cuarentena y desinfección y la pérdida neta del asegurado en cuanto a búnkers, seguros, salarios, almacenes, provisiones y derechos portuarios.

#### SECCIÓN 14: REMOLQUE

##### 14.1 Remolque de la nave asegurada.

14.1.1 Responsabilidad civil en virtud de las condiciones de un contrato de remolque de la nave asegurada, con el fin de ingresar o salir de un puerto o de maniobrar dentro del puerto en el curso normal de las transacciones.

14.1.2 Responsabilidad civil en el curso normal de las transacciones, si la nave asegurada se remolca de manera habitual entre puertos o entre lugares.

14.1.3 Responsabilidad civil en virtud de las condiciones de un contrato de remolque de la nave asegurada, que no sea el remolque típico, pero sólo y en la medida en que la empresa haya acordado por escrito una cobertura por dicha responsabilidad civil.

##### 14.2 Remolque realizado por la nave asegurada.

La responsabilidad civil por el remolque de otra nave u otro objeto sólo será recuperable mediante la empresa, si así lo acuerda la empresa por escrito.

#### SECCIÓN 15: RIESGOS DE CONTAMINACIÓN

15.1 Las obligaciones civiles, las pérdidas, los daños y perjuicios, los costos y los gastos que figuran desde (a) hasta (d), cuando y en la medida en que sean a causa de o se incurra en ellos como consecuencia de la descarga o derrame accidental o potencial de petróleo o de cualquier otra sustancia desde la nave asegurada durante la operación de la misma:

a. Responsabilidad civil por pérdida, daños y perjuicios o contaminación.

b. Los costos de cualquier medida que se adopte de forma razonable con el fin de evitar o minimizar la contaminación o la pérdida o el daño resultantes, junto con cualquier responsabilidad civil por la pérdida o el daño que afecten a la propiedad a causa de las medidas adoptadas.

c. Los costos de cualquier medida que se adopte de forma razonable con el fin de evitar un peligro inminente de descarga o derrame accidental de petróleo o de cualquier sustancia peligrosa desde la nave asegurada que podría provocar contaminación.

d. Los costos o las responsabilidades civiles en que se incurra como consecuencia del cumplimiento de cualquier orden o instrucción de cualquier gobierno o autoridad, con el fin de evitar o reducir la contaminación o el riesgo de contaminación, siempre y cuando tales costos o responsabilidades civiles no sean recuperables mediante ningún otro seguro.

##### 15.2 Exclusiones y limitaciones.

15.2.1 Ningún reclamo será recuperable en virtud de esta sección, cuando el asegurado sólo sea responsable como propietario de la carga.

15.2.2 Los certificados de seguro y las confirmaciones de cobertura de conformidad con esta póliza no se considerarán como una prueba de responsabilidad financiera en virtud de la Ley sobre Contaminación por Hidrocarburos de 1990 ni de alguna ley federal o estatal similar y no podrán ser presentados o entregados a la Guardia Costera de los Estados Unidos o a cualquier agencia estatal como prueba de responsabilidad financiera o prueba de seguro. La empresa no acepta convertirse en garante.

15.2.3 Con respecto a la recuperación de la empresa en virtud de esta sección, se le restará el valor de cualquier propiedad que sea una sustancia peligrosa o que se pueda considerar como una sustancia peligrosa capaz de provocar

contaminación y con respecto a la cual el asegurado perciba algún rédito por su venta u otra recuperación financiera de cualquier tipo y se le imputará ese valor a la responsabilidad civil que sea pagadera por la empresa.

#### SECCIÓN 16: INDEMNIZACIÓN ESPECIAL PARA SALVADORES

16.1 Responsabilidad civil por el pago de una compensación especial a un salvador con respecto a la nave asegurada en virtud de las disposiciones del artículo 14 del Convenio Internacional de Salvamento de 1989 o de un formulario abierto de Lloyds (LOF) sobre convenio de salvamento o de cualquier formulario tipo sobre convenio de salvamento aprobado por la empresa o en virtud de la cláusula SCOPIC.

16.2 Exclusiones y limitaciones.

16.2.1 Ningún reclamo será recuperable en virtud de esta sección, en cuanto tal compensación especial sea pagadera por algún tercero que también posea participación en la propiedad objeto de los servicios de salvamento.

16.2.2 Ningún reclamo será recuperable mediante la empresa, si el asegurado no notifica a la empresa sobre el evento que requiere de salvamento en un plazo de 24 horas desde el momento en que tome conocimiento o desde que se podría esperar de manera razonable que tomara conocimiento.

16.2.3 Con respecto a la recuperación mediante la empresa en virtud de esta sección, se le restará el valor del naufragio o de cualquier pertenencia, equipo, carga, búnker y vestuario que se relacione con el naufragio con respecto a los cuales el asegurado perciba algún rédito por su venta u otra recuperación financiera de cualquier tipo y se le imputará ese valor a la responsabilidad civil pagadera por la empresa

#### SECCIÓN 17: AVERÍA GRUESA

17.1 Aportes a los gastos por avería gruesa irrecuperables: carga.

Proporción del gasto por avería gruesa (incluido el salvamento) y de los cargos especiales a los cuales tenga derecho de reclamo el asegurado mediante participaciones en la carga o mediante alguna otra parte de la empresa marítima, pero que no sean recuperables legalmente con motivo de un incumplimiento del contrato de transporte.

17.2 Proporción de los gastos por avería gruesa de la nave: casco.

Proporción correspondiente a la nave del gasto por avería gruesa (incluido el salvamento) y en los gastos judiciales y laborales que no sean recuperables en virtud de las pólizas de casco y de las obligaciones civiles excedentes con motivo del valor de la nave asegurada que se está tasando para aporte a los gastos por avería gruesa o de salvamento por un valor sensato superior al valor asegurado en tales pólizas.

Si la suma asegurada en virtud de las pólizas de casco es inferior al valor justo, entonces la empresa determinará el valor justo a su exclusivo juicio y el asegurado sólo tendrá derecho a recuperar el excedente del monto que habría sido recuperable en virtud de las pólizas de casco si la nave hubiera sido asegurada por el valor justo.

#### SECCIÓN 18: ACCIÓN JUDICIAL Y GASTOS DE AMINORACIÓN DE LA PÉRDIDA

18.1 Los costos, incluidos los costos jurídicos, y gastos en los que incurra el asegurado de manera razonable al sobrevenir un evento o una materia susceptible de originar un reclamo por evitar o por intentar evitar o por minimizar cualquier responsabilidad civil o gasto o pérdida frente a los que el asegurado tenga cobertura de parte de la empresa, siempre y cuando no existan costos o gastos recuperables, a menos que tales costos o gastos se hayan realizado con el previo acuerdo de la empresa o que la empresa determine que tales costos o gastos fueron razonables.

18.2 A menos que se convenga de otro modo, los costos y gastos incurridos en virtud de la sección

18.1 estarán afectos al mismo deducible que se habría aplicado a la responsabilidad civil o al gasto que se evitó o se redujo de este modo.

18.3 Exclusiones y limitaciones.

No habrá recuperación de la empresa con respecto a costos y gastos:

- a. que sean denunciables como Avería Gruesa;
- b. que surjan por la sobrecarga o el estibado incorrecto de la nave asegurada;
- c. que se realicen para que la nave asegurada quede en condiciones de navegabilidad para recibir carga;
- d. que formen parte del funcionamiento diario de la nave asegurada;
- e. por obras que podría haber ejecutado la tripulación o que se podrían haber ejecutado con el uso razonable de la nave asegurada y sus equipos.

#### SECCIÓN 19: MULTAS

19.1 La responsabilidad civil por las multas que le imponga cualquier corte, tribunal o autoridad de jurisdicción competente al asegurado o a cualquier persona ante quien el asegurado tenga responsabilidad legal de reembolso en cualquiera de los siguientes casos:

- a. Entregas de carga con déficit o con excedente o incumplimiento de las disposiciones relativas a declaraciones sobre la mercancía o la carga o sobre los documentos de la nave asegurada.
- b. Contaminación accidental con petróleo u otra sustancia.
- c. Contrabando o cualquier infracción de alguna ley aduanera o normativa relativa a la carga o a la nave asegurada.
- d. Infracción a las leyes o normativas de inmigración.
- e. Cualquier acto, negligencia o incumplimiento, que no sea alguno de los especificados más arriba, de parte de cualquier empleado o agente del asegurado en el cumplimiento de sus deberes con respecto a la nave asegurada.

#### 19.2 Exclusiones y limitaciones.

No habrá recuperación de la empresa con respecto a lo siguiente:

19.2.1 Sobrecarga de la nave asegurada.

19.2.2 La presencia de un número de pasajeros superior al límite legal a bordo de la nave asegurada.

19.2.3 Infracción de alguna ley, normativa o exigencia con respecto a la pesca.

19.2.4 Ingreso de la nave asegurada en aguas prohibidas.

19.2.5 Desconsideración de las normas sobre enrutamiento.

19.2.6 Actividad delictual de la que el asegurado haya tenido conocimiento real o imputable pero en forma imprudente haya desatendido u omitido las correspondientes medidas de prevención razonables.

19.2.7 Falta de mantenimiento de los equipos salvavidas o de los equipos de navegación de la nave asegurada o falta de mantenimiento a bordo de los certificados prescritos.

19.2.8 Desembarque de un integrante de la tripulación, polizón o refugiado sin permiso de las autoridades necesarias.

19.2.9 Aranceles de inspección, incluidos los aranceles de observaciones de seguimiento o las multas de cualquier tipo que surjan de o se relacionen con alguna detención de control estatal en puerto u otra orden.

19.2.10 Infracción a las normativas MARPOL cuando se inactive o inutilice el separador de agua oleosa del barco o algún dispositivo similar de prevención de la contaminación.

#### SECCIÓN 20: GASTOS POR INDAGACIÓN

Gastos en que incurra el asegurado de manera razonable a juicio exclusivo de la empresa en su propia defensa o en la protección de sus intereses en caso de una investigación formal sobre un siniestro que implique a la nave asegurada durante la operación de la misma.

#### SECCIÓN 21: SALVAMENTO DE VIDAS HUMANAS

Sumas legalmente pagaderas a terceros por haber salvado o intentado salvar la vida de alguna persona en o desde la nave asegurada, pero sólo en la medida en que tales sumas que no sean recuperables mediante las pólizas de casco o con los propietarios de la carga o sus aseguradoras

#### SECCIÓN 22: RIESGOS RELACIONADOS CON LA ARMADURÍA

A su exclusivo juicio, la empresa puede ofrecer cobertura por obligaciones civiles, pérdidas o gastos del asegurado ante terceros, en calidad de tercero distinto del asegurado, del coasegurado o de las personas asociadas, que se relacionen con el rubro de la armadura y que no se especifiquen ni se excluyan de manera expresa en esta póliza de seguros, pero sólo en la medida en que así lo decida la empresa a su exclusivo juicio con respecto a cualquier solicitud en virtud de esta sección.

#### PARTE 2: COBERTURA DE DEFENSA POR COSTOS JURÍDICOS (CLASE 2)

La cobertura estándar es aquella establecida en la sección 23 más adelante y siempre se supedita a los términos y las condiciones de esta póliza y a las disposiciones de los Términos y Condiciones Generales que menciona la parte 3 y a las disposiciones de la sección 24 a continuación. La empresa indemnizará al asegurado por los costos y gastos jurídicos razonables y necesarios incurridos en relación con la operación de la nave asegurada, a causa de los acontecimientos ocurridos durante la vigencia del seguro.

La empresa tiene la libertad de excluir, limitar, modificar o alterar de otro modo la cobertura estándar mediante condiciones especiales convenidas entre la empresa y el asegurado y si así lo pacta alguna condición especial, aparecerá en el certificado de seguro.

#### SECCIÓN 23: RIESGOS CON COBERTURA

23.1 Los costos jurídicos y los gastos jurídicos razonables y necesarios incurridos en el establecimiento o la objeción de reclamos y controversias, lo cual incluye a cualquiera de tales costos y gastos que el asegurado esté obligado a pagar a alguna otra parte y que surja con respecto a lo siguiente:

23.1.1 Entrega o re-entrega, flete, falso flete, tiempo de estadía, sobrestadía, despacho u otro reclamo u otra controversia en relación con el contrato de fletamento, el conocimiento de embarque u otro contrato de transporte sobre la nave asegurada.

23.1.2 Suministros para la nave asegurada.

23.1.3 Cargos, desembolsos y cuentas que se reciban de parte de agentes, estibadores, aduanas, corredores, autoridades portuarias u otros empleados del asegurado.

23.1.4 Carguío, estiba, recorte, descarga, aligeramiento de la carga en o desde la nave asegurada.

23.1.5 Pérdida, daño o detención de la nave asegurada.

23.1.6 Aportes o cargos por avería gruesa o simple.

23.1.7 Servicios de salvamento o remolque prestados a la nave asegurada.

23.1.8 Representación del asegurado en investigaciones oficiales o en otras investigaciones en relación con la nave asegurada.

23.1.9 Acciones de los pasajeros o en contra de los pasajeros que vayan a ser, estén siendo o hayan sido transportados en la nave asegurada, siempre y cuando la empresa apruebe el transporte de pasajeros.

23.1.10 Acciones de los tripulantes o en contra de los tripulantes o acciones de o en contra de los representantes personales, dependientes o polizones.

23.1.11 Acciones de parte de o en nombre de un Estado o de algún organismo público en contra del asegurado o de la nave asegurada, pero no impuestos o gastos por pagar en países en los cuales la nave esté registrada o en los que sea residente el asegurado o en los que el asegurado tenga sede permanente.

23.1.12 Cantidades adeudadas por o a los aseguradores, con excepción de la empresa.

23.1.13 Venta y compra de la nave asegurada.

23.1.14 Acciones de parte de o en contra los talleres de construcción o reparación de la nave asegurada.

23.1.15 Cualquier otro asunto o materia en relación con la nave asegurada.

Todo reclamo en virtud de esta sección debe surgir de sucesos o circunstancias que ocurran después de la fecha de efecto de esta póliza y se notificará a la empresa dentro del período de vigencia del seguro.

#### SECCIÓN 24: EXCLUSIONES Y LIMITACIONES

24.1 No habrá recuperación en virtud de este seguro en los siguientes casos:

24.1.1 Si el reclamo, la responsabilidad civil o la controversia podrían haber tenido cobertura en virtud de la cobertura de protección e indemnización del asegurado.

24.1.2 Si no existe una relación razonable entre el monto en disputa o las posibilidades de lograr el pago (debido a la situación financiera de la otra parte u otro motivo) y los costos en que es probable que se incurra.

24.1.3 Si el reclamo o la postura que adopte el asegurado está viciada por una ilegalidad o irregularidad grave o si se basa en una conducta o en asuntos que generan una exclusión de cobertura en virtud de esta o cualquier otra póliza de seguros entre la asegurada y la empresa, lo cual incluye los Términos y Condiciones Generales de la empresa incorporados a la misma.

24.2 Toda recuperación en virtud de esta clase de seguros se supeditará siempre a lo siguiente:

24.2.1 A su exclusivo juicio, la empresa tendrá derecho a respaldar al asegurado en relación con cualquier reclamo o controversia que se cite en la sección 23, hasta la etapa o en la medida y en la forma y según las condiciones que la empresa estime convenientes, lo cual incluye de manera no taxativa la condición de que el monto que la empresa reembolsará el asegurado tendrá como tope una cantidad en particular o, en forma alternativa, que no se reembolsará al asegurado con respecto a ninguna cantidad o proporción especificada de los costos y gastos ya incurridos o por incurrir.

24.2.2 En todo momento y a su exclusivo juicio, la empresa tendrá derecho a discontinuar su apoyo o a negar apoyos adicionales en relación con cualquier reclamo o controversia que se refiera al artículo 23, sin perjuicio de alguna decisión anterior de la empresa en apoyo de los mismos.

24.2.3 No obstante la sección 38.8 de la parte 4 de este seguro, la empresa tendrá libertad absoluta en cuanto a la tramitación de cualquier reclamo o controversia que cite la sección 23 y en cualquier momento le puede indicar al asegurado y a los abogados, peritos u otros designados del asegurado que adopte alguna línea de acción al respecto,

según la empresa requiera a su exclusivo juicio y según las condiciones que la empresa estime apropiadas, y que continúe o suspenda algún procedimiento jurídico.

24.2.4 Si el asegurado no actúa según las instrucciones de la empresa, sea en virtud de esta sub-sección 24.2 o de otro modo, el asegurado no tendrá derecho a reembolsos por parte de la empresa con respecto a los costos y gastos jurídicos incurridos, a menos que la empresa lo determine de otro modo a su exclusivo juicio y en la medida en que así lo haga.

24.3 La empresa tendrá derecho, sea en forma directa y en nombre propio o con plena cooperación del asegurado, a adoptar todas las medidas que considere apropiadas para convencerse de los costos y gastos incurridos en relación con esta parte 2 son razonables. La empresa tendrá plena autoridad y pleno derecho de investigar a cualquier abogado designado y de negociar con ellos, exigir un plan completo de costos y desembolsos y gravar o tasar al mismo del modo en que la empresa estime conveniente a su exclusivo juicio, ya sea de manera formal o de otra forma y el asegurado entregará todos los consentimientos que sean necesarios en este sentido.

24.4 Si existe alguna controversia en el marco de esta póliza, el asegurado no resolverá ni transará sobre la controversia y tampoco realizará reconocimientos al respecto sin la previa aprobación de la empresa y en caso contrario, la empresa podrá a su exclusivo juicio denegar cobertura al asegurado o exigirle al asegurado el reembolso inmediato de cualquier costo o gasto jurídico en que el asegurado ya haya incurrido en relación con la controversia. Si se resuelve o se transa un reclamo del asegurado según condiciones que incluyan costos o gastos jurídicos o que no incluyan disposición alguna sobre costos, la empresa determinará a su exclusivo juicio qué parte de la suma recibida por el asegurado de este modo se atribuirá a costos jurídicos y exigirá el pago inmediato de esa parte a la empresa en la medida en que la empresa ya haya incurrido en dichos costos.

### **PARTE 3: COBERTURA DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN EN CASO DE GUERRA**

#### **SECCIÓN 25: CONDICIONES**

Siempre con sujeción a las exclusiones citadas en lo sucesivo y a las disposiciones de esta póliza de seguros, la empresa indemnizará al asegurado por la totalidad de las obligaciones civiles, los costos y los gastos jurídicos en virtud de la parte 1 y de la parte 2, si se excluyen, en que incurra al asegurado con respecto a la operación de la nave asegurada con ocasión de acontecimientos ocurridos durante la vigencia del seguro y que sean causados por:

25.1 guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o conflicto civil derivado de estos mismos o cualquier acto hostil por parte de o en contra de una potencia beligerante;

25.2 incautación, prohibición, detención, restricción o retraso;

25.3 minas abandonadas, torpedos, bombas u otras armas de guerra abandonadas;

25.4 huelguistas, trabajadores en cierre patronal o personas que participen en disturbios laborales, revueltas o conmociones civiles;

25.5 cualquier terrorista o persona que actúe en forma maliciosa o por un motivo político;

25.6 confiscación o expropiación.

#### **SECCIÓN 26: TRANSACCIONES**

En todo el mundo (sin limitaciones, pero excluyendo a Irán) con sujeción a un aviso de cancelación con siete días de anticipación.

#### **SECCIÓN 27: EXCLUSIONES Y LIMITACIONES**

Pérdida, daño, responsabilidad civil o gasto que surja de:

27.1 requisición, sea para título o uso, o derecho preferente;

27.2 incautación, prohibición, detención, restricción o retraso, confiscación o expropiación por parte de o en virtud de la orden de gobierno o de alguna autoridad pública o local del país al cual pertenece la nave o en el cual está registrada; 27.3 detención, restricción, retraso, confiscación o expropiación en virtud de las normativas sobre cuarentena o con motivo de una infracción a las normativas aduaneras y comerciales;

27.4 operación del proceso judicial regular, falta de entrega de depósito o de pago de alguna multa o sanción o cualquier causa financiera; 27.5 pérdidas, daños, responsabilidad civil o gastos con cobertura mediante las cláusulas a término del Instituto: cláusulas de casco 11/01/95 (incluida la cláusula 3/4 sobre responsabilidad civil en colisión modificada como 4/4) o que serían recuperables de no ser por la cláusula 12 de las mismas (deducible);

27.6 cualquier reclamo por alguna suma recuperable en virtud de cualquier otro seguro de la nave o que sería recuperable en virtud de dicho seguro, salvo por la existencia de este seguro;

27.7 cualquier reclamo por gastos que surjan de demoras, salvo en cuanto tales gastos serían recuperables en principio conforme a la ley y la práctica inglesa en virtud de las Reglas de York y Amberes de 1994.

#### SECCIÓN 28: AVISO DE CANCELACIÓN Y GUERRA CESE AUTOMÁTICO DE COBERTURA

28.1 La empresa o el asegurado pueden cancelar la cobertura de este instrumento mediante un aviso con siete días de anticipación (tal cancelación entre en vigencia pasados los siete días, contados desde la medianoche del día de emisión del aviso de cancelación por parte de o a la empresa). Sin embargo, la empresa conviene en restaurar la cobertura con sujeción a un acuerdo entre la empresa y el asegurado establecido antes de la expiración del aviso de cancelación con respecto a la nueva tasa de prima o nuevas condiciones o garantías.

28.2 Se entregue o no se entregue tal aviso de cancelación, la cobertura del presente terminará en forma automática con respecto a los riesgos de guerra:

28.2.1 al ocurrir cualquier detonación hostil de algún arma de guerra que emplee fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción similar o fuerza o materia radiactiva, donde sea o cuando sea que suceda tal detonación, implique o no implique a la (s) nave (s) asegurada (a), y este seguro excluye pérdidas, daños, responsabilidad civil o gastos que surjan de dicho acontecimiento;

28.2.2 al desatarse una guerra (con o sin declaración de guerra) entre cualquiera de los siguientes países: Reino Unido, Estados Unidos de América, Francia, Federación de Rusia, República Popular de China y este seguro excluye pérdidas, daños, responsabilidad civil o gastos que surjan de tal estallido de guerra;

28.2.3 con respecto a cualquier nave, en relación con la cual otorgue cobertura el presente, en caso de que dicha nave sea requisada por título o uso y este seguro excluye pérdidas, daños, responsabilidad civil o gastos que surjan de tal requisición.

28.3 La cobertura de riesgos de guerra no entrará en vigencia si, después de que la empresa acepte pero antes de la hora prevista de transferencia del riesgo, ha sucedido algún acontecimiento que habría acabado de manera automática la cobertura en virtud de las disposiciones de esta sección.

28.4 En caso de una cancelación mediante aviso o del cese automático de este seguro con motivo de la operación de esta cláusula de cese o en caso de venta de la nave, habrá un rendimiento neto proporcional de la prima pagadero al asegurado.

#### PARTE 4: TÉRMINOS Y CONDICIONES GENERALES

##### SECCIÓN 29: APLICACIÓN DE CONDICIONES

Todo contrato de seguro celebrado de conformidad con la Póliza de responsabilidad civil marítima para armadores incorporará los términos y las condiciones generales y los términos y las condiciones de clase de seguros 1 y clase de seguros 2. En caso de algún conflicto, prevalecerán los términos y las condiciones que establece cada clase de seguros

de esta póliza por sobre los términos y las condiciones generales, pero cualquier término que figure en el certificado de seguro prevalecerá por sobre todos los demás.

### SECCIÓN 30: SOLICITUD DE SEGURO

El contrato de seguro entre la empresa y el asegurado se basarán en la información y en los detalles que entregue el asegurado en el formulario suministrado por la empresa al momento de solicitar el seguro.

### SECCIÓN 31 - CERTIFICADO DE SEGURO

31.1 Cuando la empresa acepte la solicitud de seguro, emitirá un certificado de seguro en el cual consten los términos y las condiciones del contrato de seguro entre la empresa y el asegurado, que también indique:

31.1.1 Nombre del asegurado en cuya representación se asegura la nave asegurada, nombre del administrador de la nave asegurada y nombre de cualquier coasegurado.

31.1.2 Clase de seguro y cualquier condición o garantía especial.

31.1.3 Nombre y detalles principales de la (s) nave (s) asegurada (s).

31.1.4 Fecha de efecto de la (s) nave (s) asegurada (s) y vigencia del seguro.

31.1.5 Cantidad máxima asegurada.

31.1.6 Deducibles aplicables.

31.2 Si en cualquier momento durante la vigencia del seguro, hay algún cambio en los términos relacionados con cualquier nave asegurada, la empresa emitirá un respaldo que detalle los términos y la fecha de vigencia de tal cambio. Se dará aviso de inmediato a la empresa sobre cualquier cambio en la información relacionada con la nave asegurada que menciona el certificado de seguro o en la información que influye en el riesgo del seguro.

31.3 Cada certificado de seguro emitido por la empresa constituirá una evidencia concluyente de los términos del contrato de seguro o del cambio en dichos términos, según sea el caso.

### SECCIÓN 32: EXCLUSIONES Y LIMITACIONES

32.1 El asegurado no tendrá derecho a recuperación en virtud de ninguna parte o clase de seguro:

32.1.1 Si el asegurado no ha ejercido un cuidado razonable del fletamento, la propiedad, la operación o la administración de la nave asegurada.

32.1.2 Si el asegurado no le entrega con prontitud a la empresa o al representante designado de la empresa alguna información o documentación relacionada con cualquier reclamo o controversia en virtud de esta póliza.

32.1.3 Si el reclamo o la controversia involucran a los coasegurados o a personas asociadas.

32.1.4 Si el reclamo o la controversia surge debido a que o como consecuencia de que la nave asegurada transporte mercancías ilegales, contrabandee o funcione como nave rompe bloqueos o debido a que o como consecuencia de que el asegurado emplee de manera imprudente o intencional o provoque de manera imprudente o intencional que la nave asegurada sea empleada en una transacción o un viaje de carácter peligroso o inadecuado en forma ilícita o indebida o debido a que o como consecuencia de que la carga

transportada o el método de amarre o destrínque, traslado, carguío, descarga, inspección, mantenimiento o tratamiento de la carga transportada o la falta de tales métodos durante el viaje o debido a que o como consecuencia de que la descarga sea en exceso peligrosa o evidentemente inadecuada o inapropiada.

32.1.5 Si las obligaciones civiles, los costos, las pérdidas o los gastos son a causa de:

a. guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección, acto terrorista o conflicto civil derivado de estos mismos o cualquier acto hostil por parte de o en contra de una potencia beligerante;

b. incautación, prohibición, detención, restricción o retraso (excepto baratería o piratería) y las consecuencias de los mismos o de cualquier intento por realizarlos;

c. cualquier arma de guerra, salvo con motivo del transporte a bordo de la nave asegurada;

d. riesgos nucleares;

e. cargas no transportadas de conformidad con las directrices internacionales específicas aplicables, lo cual incluye de manera no taxativa los códigos IMDG,

IBC o IMSBC, o aquellas cargas transportadas a bordo de naves que no cumplan con los requisitos establecidos para el transporte de tales cargas;

f. dolo del asegurado, donde tal conducta dolosa sea un acto intencional o una omisión deliberada del asegurado, con el conocimiento de que es probable que la omisión genere lesiones o donde sea un acto o una omisión tal que permita la inferencia de una indiferencia imprudente frente a las consecuencias probables.

32.1.6 Si la nave asegurada ha sido o va a ser empleada en transacciones o áreas distintas de las convenidas con la empresa.

32.1.7 Si se impone una responsabilidad civil al asegurado, como una indemnización punitiva o pecuniaria por daños y perjuicios, cualquiera sea la forma en que se describa.

32.1.8 Si el reclamo, la responsabilidad civil o los gastos tienen cobertura en virtud de alguna otra póliza.

32.1.9 Si el reclamo es con respecto a responsabilidad civil, pérdidas, costos y gastos incurridos en el curso de operaciones de especialistas, en la medida en que surjan a consecuencia de:

a. reclamos presentados por cualquiera de las partes en cuyo beneficio se realiza el trabajo o por algún tercero (tanto si se relacionan como si no se relacionan con cualquiera de las partes en cuyo beneficio se realiza el trabajo) con respecto a la naturaleza especialista de las operaciones; o

b. la no realización de tales operaciones de especialista por parte del asegurado o la falta de idoneidad para el uso y la falta de calidad en el trabajo, los productos o los servicios del asegurado, lo cual incluye cualquier defecto en el trabajo, los productos o los servicios del asegurado; o

c. cualquier pérdida o daño en el trabajo del contrato, lo cual incluye de manera no taxativa materiales, componentes, piezas, maquinarias, accesorios, equipos y cualquier otra propiedad que sea parte o esté destinada a ser parte del proyecto terminado objeto del contrato en el cual funciona la nave o que se vaya a utilizar o a consumir al llevar a cabo tales proyectos. Esta exclusión no aplicará a las obligaciones civiles, las pérdidas, los costos y los gastos en que incurra el asegurado con respecto a:

i. pérdida de vidas, lesiones o enfermedades de la tripulación y del resto del personal a bordo de la nave asegurada;

ii. Retiro del naufragio de la nave asegurada; o

iii. Contaminación con petróleo proveniente de la nave asegurada; pero sólo en la medida en que tales obligaciones civiles, pérdidas, costos y gastos tengan cobertura por parte de la empresa de conformidad con la redacción de la póliza.

32.1.10 Si el reclamo es con respecto a responsabilidad civil, pérdidas, costos y gastos que surjan del transporte de pasajeros, a menos que la empresa lo acuerde por escrito antes del efecto.

32.1.11 Si la responsabilidad civil surge de las condiciones de cualquier contrato o indemnidad y si no habría surgido sin tales condiciones, a menos que la empresa hubiera aprobado previamente esas condiciones por escrito.

32.2 Cláusula de exclusión del Instituto para contaminación radiactiva y armas químicas, biológicas, bioquímicas y electromagnéticas [CL.370].

32.2.1 Esta cláusula será primordial y anulará todo el contenido de este seguro que sea disonante con la misma.

32.2.2 Este seguro en ningún caso cubrirá pérdidas, daños, responsabilidad civil o gastos que sean causados o enriquecidos o derivados de manera directa o indirecta de:

a. radiaciones ionizantes o contaminación provenientes de radiactividad surgida de cualquier combustible nuclear o de cualquier residuo nuclear o de la combustión de combustible nuclear;

b. propiedades radiactivas, tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas o contaminantes de cualquier instalación nuclear, reactor u otro conjunto nuclear o componente nuclear de los mismos;

c. cualquier arma o dispositivo que utilice fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción similar o fuerza o materia radiactiva;

d. propiedades radiactivas, tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas o contaminantes de cualquier materia radiactiva. La exclusión en esta sub cláusula no aplica a isótopos radiactivos, salvo combustible nuclear, cuando tales isótopos se preparen, trasladen, almacenen o usen para fines comerciales, agrícolas, médicos, científicos o de otros fines pacíficos similares;

e. cualquier arma química, biológica, bioquímica o electromagnética.

32.3 Cláusula de Exclusión de Ataque Cibernético del Instituto- [CL 380].

32.3.1 Sólo con sujeción a la sección 32.3.2 de más adelante, este seguro en ningún caso cubrirá pérdidas, daños, responsabilidad civil o gastos causados o enriquecidos o derivados de manera directa o indirecta del uso o de la operación de cualquier computadora, sistema computacional, programa computacional, código malicioso, virus o proceso informático o de cualquier otro sistema electrónico como un medio para provocar daño.

32.3.2 Si esta sección es ratificada por las pólizas que otorgan cobertura para los riesgos de guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o conflicto civil derivados de los mismos o para cualquier acto hostil por parte de o en contra de alguna potencia beligerante o para terrorismo o para cualquier persona que actúe con un motivo político, entonces no aplicará la sección 32.3.1 sobre exclusión de pérdidas (que tendrían cobertura de otro modo) surgidas del uso de cualquier computadora, sistema computacional o programa computacional o de cualquier otro sistema computacional electrónico en el lanzamiento o la guía y en el mecanismo de encendido de cualquier arma o misil.

32.4 Pólizas de casco.

32.4.1 No habrá recuperación en virtud de ninguna parte o clase de seguro con respecto a cualquier obligación civil, costo o gasto que sería recuperable en virtud de las pólizas de casco de la nave asegurada.

32.4.2 No habrá recuperación en virtud de ninguna parte o clase de seguro con respecto a cualquier deducible estipulado en virtud de las condiciones de las pólizas de casco de la nave asegurada.

#### SECCIÓN 33: PAGOS A LA EMPRESA

33.1 No aplicará la sección 53 de la Ley de Seguros Marítimos, a menos que se convenga lo contrario.

33.2 El asegurado pagará la prima de manera estricta según lo exigido por la empresa en el certificado de seguro o según especifique la empresa de manera periódica. El tiempo será esencial en cuanto a cualquier fecha de vencimiento, según se defina más adelante.

33.2.1 Si el certificado de seguro u otro aviso por escrito de la empresa requiere el pago completo en una fecha determinada o en un plazo establecido en el mismo, tal será la fecha de vencimiento en que debe pagar el asegurado.

33.2.2 Si el certificado de seguro u otro aviso por escrito de la empresa requiere el pago en cuotas en una serie de fechas o períodos establecidos en los mismos, entonces cada fecha o período contará como una fecha de vencimiento en la que debe pagar el asegurado, pero se conviene de manera expresa en que los pagos en cuotas no hacen que la póliza sea divisible.

33.3 La empresa podrá exigir que el asegurado pague la totalidad o cualquier parte de alguna prima adeudada en la moneda que especifique la empresa.

33.4 Ningún reclamo de ningún tipo por parte del asegurado en contra de la empresa constituirá derecho alguno de compensación frente a las primas u otras sumas adeudadas a la empresa ni dará al asegurado el derecho de retener o demorar el pago de primas u otras sumas adeudadas en virtud de esta póliza en la fecha de vencimiento.

33.5 Si el asegurado no paga la totalidad o una parte de alguna prima o de otra suma adeudada a la empresa antes de la fecha de vencimiento, aunque el asegurado pague antes cualquier

cantidad antes de la fecha de vencimiento en relación con los pagos en cuotas, la empresa tendrá derecho a notificar al asegurado su exigencia de pago de la prima en cualquier fecha especificada en tal aviso, pero no en menos de siete días a contar de la fecha de notificación.

Si el asegurado no efectúa dicho pago en su totalidad a más tardar en la fecha especificada, este seguro se cancelará de inmediato y sin previo aviso o alguna otra formalidad.

El efecto de esta cancelación será aquel establecido en la sección 35.1 más adelante. No obstante que el seguro sea cancelado en virtud de esta sección, el asegurado será responsable de toda cantidad vencida en esta póliza antes de dicha cancelación.

33.6 Una vez que las primas y demás sumas venzan y sean pagaderas, la empresa tendrá derecho a iniciar una acción en contra del asegurado o de cualquier otra persona responsable por la recuperación de estas cantidades.

33.7 El asegurado indemnizará a la empresa y la mantendrá exenta de perjuicio con respecto a cualquier responsabilidad civil, costo o gasto en que incurra o cantidad que pague la empresa en relación con algún impuesto a las primas de seguros del que sea responsable el asegurado.

33.8 Para evitar dudas en relación al calendario de pagos, el asegurado no puede elegir ni pretender imputar algún pago de primas a ningún pago programado en particular. Su obligación consiste en cumplir con cada pago programado cuando sea el vencimiento respectivo en estricta rotación. La empresa puede efectuar una notificación de conformidad con la sección 33.5 sobre cualquier falta de pago antes de su fecha de vencimiento y sobre su derecho de cancelación de conformidad con la sección 33.5 y el efecto de la misma de conformidad con la sección 35.1 subsistirá a este y no habrá dispensa en relación con el mismo, aunque exista un pago programado previo o posterior realizado antes de su fecha de vencimiento.

Si el asegurado transfiere fondos por vía electrónica después de una fecha de vencimiento o una vez expirado el período de notificación especificado en el aviso de la empresa en virtud de la sección 33.5, entonces la aceptación de dichos fondos sólo será condicional y la empresa podrá aceptar o rechazar el pago tardío de forma inequívoca a su exclusivo juicio. Si la empresa rechaza el pago tardío, entonces este seguro se cancelará con efecto a partir de la expiración del plazo de la notificación y la sección 35.1 cobrará plena vigencia.

#### SECCIÓN 34: DESCONTINUACIÓN DEL SEGURO Y CESE

La empresa discontinuará la cobertura del asegurado con respecto a todas las naves aseguradas al ocurrir cualquiera de los siguientes acontecimientos:

34.1 Con respecto al asegurado:

34.1.1 si cambia la administración o la propiedad de la nave asegurada;

34.1.2 si de conformidad con la sección 33.5, la empresa notifica al asegurado sobre su exigencia de pago de cualquier monto que al asegurado adeude a la empresa y si el asegurado no paga tal cantidad a más tardar en la fecha especificada en dicha notificación;

34.1.3 si el asegurado es una persona natural, cuando el asegurado muera, o si se emite en contra del asegurado una orden de embargo o si quiebra o si efectúa cualquier convenio o acuerdo amistoso con acreedores en general o si el asegurado se vuelve incapaz de llevar y administrar sus propiedades y asuntos por razón de trastorno mental; 34.1.4 si el asegurado es una persona jurídica, al aprobarse cualquier resolución de liquidación voluntaria (salvo una liquidación voluntaria para fines de reorganización empresarial o grupal) o al emitirse una orden de liquidación obligatoria o al ocurrir la disolución o la designación de un síndico o administrador de la totalidad o una parte del negocio o emprendimiento de la corporación o al ocurrir la posesión por parte de o en nombre de titulares de obligaciones garantizadas por carga de flotación en alguna propiedad abarcada por o supeditada a dicha carga.

34.2 Con respecto a la nave asegurada:

34.2.1 si la nave asegurada pasa a pérdida total o es aceptada para póliza de casco o de riesgos de guerra como pérdida total virtual, comprometida o convenida; Entonces la empresa tendrá derecho a recibir la prima anual completa por cualquier pago pendiente, la cual pasará a pago adeudado de inmediato en caso de que la nave asegurada se convierta en pérdida total o sea aceptada para póliza de casco o de riesgos de guerra como pérdida total virtual, comprometida o convenida.

34.2.2 si la nave asegurada permanece desaparecida durante 10 días a contar de la fecha que se supo de ella por última vez o desde que se publique como desaparecida en Lloyd, lo que ocurra primero;

34.2.3 si la nave asegurada es requisada por un Estado o una autoridad de gobierno.

34.3 Cese por parte de la empresa.

La empresa puede poner fin a la cobertura de cualquiera o de la totalidad de las naves aseguradas mediante un aviso por escrito según lo decida la empresa si, en opinión de la empresa, el asegurado ha expuesto o pueda exponer a la empresa al riesgo de ser afectada por o de ser objeto de una sanción, prohibición, restricción u otra acción adversa por parte de un estado u organización internacional o autoridad competente.

#### SECCIÓN 35: EFECTO DE LA DESCONTINUACIÓN DEL SEGURO

35.1 Si el seguro es discontinuado debido a una cancelación por primas impagas, el asegurado perderá su cobertura desde la fecha de efecto y la empresa no será responsable de reclamo alguno de ningún tipo en relación con alguna de las naves aseguradas en virtud de esta póliza, sea el incidente que origina dicho reclamo previo o posterior a la discontinuación de este seguro y aunque la empresa pueda haber admitido responsabilidad civil o designado a abogados, observadores o cualquier otra persona para llevar cualquier reclamo o aunque la empresa haya publicado o prometido una garantía.

En todos los casos el asegurado efectuará gestiones alternativas para la defensa o tramitación de cualquier reclamo y para la provisión de una garantía sustituta y adoptará todas las medidas necesarias para manejar y llevar cualquier reclamo como un prudente no asegurado.

35.2 Si la discontinuación del seguro obedece a cualquier otro motivo, la empresa seguirá siendo responsable de todos los reclamos en virtud de esta póliza que surjan de cualquier incidente previo a la discontinuación, pero no tendrá responsabilidad alguna con respecto a ningún reclamo que surja de cualquier suceso derivado de algún acontecimiento o evento posterior a la discontinuación.

#### SECCIÓN 36: SEGURO DE FLOTA

En caso de que los asegurados y la empresa acuerden que si las naves aseguradas están afectas al seguro de flota, entonces las deudas de cualquiera de los asegurados con respecto a alguna de las naves aseguradas se tratarán como una deuda hacia la empresa de parte de todos los demás asegurados cuyas naves estén o estuvieran aseguradas como parte de la misma flota y la empresa tendrá derecho a actuar como si todas las naves integrantes de la flota fuesen ingresadas por el mismo asegurado.

#### SECCIÓN 37: SEGURO DOBLE

37.1 No habrá recuperación de la empresa para ningún reclamo con respecto a obligaciones civiles o gastos recuperables en virtud de cualquier otro seguro contratado por el asegurado.

37.2 La empresa no será responsable de franquicias, deducibles o deducciones de similar naturaleza que afecten al asegurado en virtud de cualquier otro seguro.

## SECCIÓN 38: RECLAMOS

38.1 Al ocurrir cualquier siniestro, evento o materia con el potencial de originar un reclamo del asegurado en contra de la empresa, debería ser deber del asegurado y de los agentes del asegurado adoptar y seguir adoptando todas las medidas razonables destinadas a evitar o minimizar cualquier gasto o responsabilidad civil por los que la empresa los pueda asegurar. Si el asegurado infringe esta obligación, la empresa puede rechazar cualquiera de los reclamos del asegurado.

38.2 Es condición previa para la responsabilidad civil de la empresa en virtud del presente que el asegurado dé pronto aviso por escrito a la empresa sobre cualquier reclamo, controversia, materia o evento surgido u ocurrido y que tenga el potencial de generar un reclamo en virtud de esta póliza y que el asegurado entregue a la empresa todos los datos pertinentes de los que tenga conocimiento al momento de una notificación.

38.3 Si el asegurado solicita un pago en virtud de esta póliza a sabiendas de que es fraudulento o falso en cualquier aspecto (o en circunstancias en las que debería saberlo de manera razonable) o si el asegurado se colude con un tercero con el fin de presentar un reclamo fraudulento en virtud del presente, entonces esta póliza quedará nula en forma automática y el asegurado perderá todos los beneficios de la misma y ésta carecerá de todo efecto adicional. La empresa tendrá derecho a retener cualquier prima ya pagada y a obtener total indemnidad de parte del asegurado con respecto a los costos y desembolsos incurridos por la empresa en relación con el reclamo y en relación con la investigación acerca de la conducta del asegurado.

38.4 Si el asegurado pierde solvencia en el curso de cualquiera reclamo ya apoyado por la empresa, la empresa se reservará de inmediato el derecho a retirar ese apoyo en el acto.

38.5 El asegurado en todo momento proporcionará con prontitud a la empresa cualquier documento, informe, evidencia u otra información pertinente para cualquier reclamo, controversia, materia o evento conducente o potencialmente conducente a un reclamo en virtud de esta póliza y que se encuentre en posesión o poder del asegurado o de los agentes del asegurado o sobre los que tenga conocimiento por otra vía.

38.6 A petición de la empresa, el asegurado presentará con prontitud o encargará que sus agentes presenten con prontitud todos los documentos o antecedentes de cualquier naturaleza que sean o puedan ser pertinentes para el reclamo o un potencial reclamo del asegurado.

38.7 El asegurado permitirá que la empresa o un agente o empleado designado de la empresa entreviste a cualquier empleado o agente u otra persona que pueda haber estado trabajando para el asegurado en el momento preciso o en cualquier momento posterior o sobre quien la empresa considere que es probable que tenga conocimiento directo o indirecto acerca de la materia que origina un reclamo en virtud de esta póliza.

38.8 La empresa seleccionará a cualquier abogado, observador u otro experto o asesor técnico. La empresa puede aprobar o rechazar a su exclusivo juicio cualquier sugerencia del asegurado en este sentido. Sólo se nombrará y contratará a un abogado, observador, experto o cualquier otro asesor seleccionado de este modo sobre la base de lo siguiente:

38.8.1 Son empleados por el asegurado quien el asegurado como su mandante.

38.8.2 Tienen instrucciones permanentes de parte del asegurado de asesorar e informar en todo momento a la empresa de manera directa sin consulta previa con el asegurado y de presentar a la empresa todos los documentos o antecedentes pertinentes que obtengan del asegurado o por cualquier otra vía y sea o no sea el caso que tales asesoramientos, informes, documentos o antecedentes serían objeto de un privilegio legal o de cualquier forma de privilegio en otras circunstancias, como si hubieran sido designados para actuar en todo momento en nombre de la empresa y en todo momento hubieran actuado en nombre de la empresa y la empresa en cualquier momento puede confiar en este tales asesoramientos, informes y documentos o antecedentes según lo considere conveniente a su exclusivo juicio, lo cual incluye de manera no taxativa la entrega de apoyo adicional y de cobertura en virtud de la póliza.

38.8.3 Que no obstante la sección 38.8.2 anterior, ningún informe o asesoramiento en virtud de esta sección obligará a la empresa a ningún curso de acción.

38.8.4 Que darán a la empresa costos y estimaciones de desembolsos a solicitud de la empresa. Si así lo aconseja la empresa por escrito, no incurrirán en costos y gastos jurídicos sin la expresa aprobación previa de la empresa.

38.9 La empresa no tiene obligación alguna de otorgar fianza u otra garantía en nombre del asegurado, pero puede decidir otorgar una fianza u otra garantía de manera periódica y a su exclusivo juicio, conforme a las condiciones y en la forma en que la empresa lo considere apropiado a su exclusivo juicio.

38.10 Si los abogados u otras partes que designen el asegurado o los agentes del asegurado adoptan medidas legales u otros procedimientos, la empresa tiene libertad de negarse a pagar tales servicios jurídicos. Además, la empresa tiene derecho a controlar o dirigir la tramitación en el manejo de cualquier caso o procedimiento legal u otro procedimiento relacionado con alguna materia sobre la cual exista cobertura de gastos y costos jurídicos y a exigir que el asegurado resuelva, transe o finalice de otro modo el caso o procedimiento legal u otro procedimiento en la manera y en los términos que la

empresa considere necesarios. La empresa no tendrá responsabilidad civil alguna de reembolsar al asegurado los costos incurridos antes de que la empresa sea notificada sobre algún reclamo en virtud de la cobertura.

38.11 Ni la entrega de una fianza u otra garantía por parte de la empresa o alguna otra actuación de la empresa en nombre del asegurado constituirán admisión de responsabilidad civil por parte de la empresa en el reclamo respecto del cual se entrega tal fianza u otra garantía.

38.12 La entrega de una fianza u otra garantía por parte de la empresa se condiciona siempre a que la empresa reciba el pago del deducible aplicable y de todas las primas pendientes.

38.13 Es condición previa al derecho de recuperación del asegurado en virtud de esta póliza con respecto a todo reclamo del asegurado sobre cualquier pérdida, gasto o responsabilidad civil que el asegurado primero salde cualquier pérdida, gasto o responsabilidad civil.

38.14 Si la empresa indemniza al asegurado por cualquier reclamo en virtud de esta póliza, la empresa tendrá derecho a cualquier recuperación mediante un tercero con respecto a ese reclamo y el asegurado proporcionará todos los documentos que permitan a la empresa ejercer los derechos de recuperación del asegurado ante la mera petición de la empresa en tal sentido.

38.15 Si a consecuencia de un evento con cobertura por parte de la empresa, el asegurado percibe ingresos adicionales, ahorra en gastos o evita una responsabilidad civil o pérdida en que habría incurrido la empresa de otro modo y que la empresa no habría cubierto, la empresa tendrá derecho a recuperar del asegurado o a retener de cualquier suma pagadera de otro modo al asegurado una cantidad equivalente al beneficio que obtenga el asegurado.

38.16 No obstante la sección 38.13, si el asegurado no salda alguna responsabilidad civil legal por el pago de daños o de una indemnización por daños personales, enfermedad o muerte de un tripulante o por costos de repatriación, salarios adeudados y otros derechos pendientes en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 o de cualquier promulgación similar en su esencia, la empresa saldará o pagará tal reclamo en nombre del asegurado en forma directa a ese tripulante o subordinado, siempre y cuando:

a. el tripulante o subordinado no posea algún derecho de recuperación ejecutable en contra de cualquier otra parte y no podría ser indemnizado de otro modo;

b. el monto que vaya a pagar la empresa en ningún caso supere la cantidad que el asegurado habría podido recuperar de otro modo mediante la empresa en virtud de la póliza y de los términos de cobertura del asegurado según este certificado de seguro; y

c. todo pago con respecto a costos de repatriación, salarios adeudados u otros derechos pendientes que se realice en virtud de esta disposición será cursado por la empresa únicamente como agente del asegurado y el asegurado tendrá la responsabilidad de reembolsar a la empresa el monto completo de dicho pago.

38.17 Si un asegurado o un coasegurado tiene derecho a limitar alguna responsabilidad civil que cuente con cobertura de la empresa, no habrá recuperación con respecto a dicha responsabilidad civil más allá de la cantidad a la que se habría limitado la misma.

#### SECCIÓN 39: CANTIDAD MÁXIMA ASEGURADA

39.1 La responsabilidad civil máxima de la empresa en virtud de esta póliza con respecto a cada accidente o suceso relacionado con la nave asegurada y que corresponda al período de vigencia del seguro se limitará a la (s) cantidad (es) especificada (s) en el certificado de seguro.

39.2 Si aplica más de un límite, la responsabilidad civil de la empresa no superará el menor de los límites aplicables.

#### SECCIÓN 40: DEDUCIBLES

40.1 Cualquier reclamo recuperable en virtud de esta póliza se limitará al exceso de los deducibles que especifica el certificado de seguro.

40.2 El asegurado pagará el deducible a más tardar en la fecha que especifique la empresa.

40.3 Si el asegurado no paga la totalidad o una parte de alguna suma que le adeude a la empresa, la empresa tendrá derecho a notificar al asegurado su exigencia de pago de dicha suma en cualquier fecha especificada en tal aviso, pero no en menos de siete (7) días a contar de la fecha de notificación.

Si el asegurado no efectúa dicho pago en su totalidad a más tardar en la fecha especificada de este modo, se cancelará el seguro de inmediato y sin más aviso u otra formalidad.

No obstante que el seguro sea cancelado en virtud de esta cláusula, el asegurado será responsable de toda cantidad vencida en virtud de esta póliza antes de dicha cancelación.

40.4 Una vez que los deducibles venzan y sean pagaderos, la empresa tendrá derecho a iniciar una acción en contra del asegurado o de cualquier otra persona responsable por la recuperación de tal deducible impago.

#### SECCIÓN 41: ASEGURADOS EN CONJUNTO Y COASEGURADOS

41.1 Asegurados en conjunto.

41.1.1 La empresa puede aceptar a una nave asegurada que pertenezca a más de una parte o que sea administrada por alguna empresa distinta del asegurado, en cuyo caso cada una de las partes será un asegurado en conjunto.

41.1.2 Los asegurados en conjunto serán responsables de manera conjunta y solidaria por el pago de todas las cantidades adeudadas a la empresa.

41.1.3 Si se presenta una solicitud por dos o más naves que integren una flota mediante un administrador de naves, con el fin de obtener condiciones que no estarían disponibles al ofrecer las naves para seguros individuales, se puede aceptar tal seguro sobre la base de que el administrador de naves deberá firmar el formulario de solicitud correspondiente, ser tratado como un asegurado en conjunto y que junto al asegurado será solidariamente responsable como un asegurado.

41.2 Coasegurados.

41.2.1 La empresa puede acordar la ampliación de la cobertura en virtud de la póliza de seguro hacia un coasegurado designado en el certificado de seguro.

41.2.2 Sólo se ampliará la cobertura del asegurado siempre y cuando dicho coasegurado pueda ser obligado a pagar en primera instancia por pérdidas o daños que son propiamente de responsabilidad del asegurado (o, en el caso de cobertura por defensa, en cuanto se pueda requerir que dicho coasegurado se oponga a un reclamo derivado de tal responsabilidad civil) y siempre y cuando ningún contenido del presente se interprete como una ampliación de cobertura con respecto a alguna cantidad que el asegurado no habría recuperado mediante la empresa si el reclamo por tal pérdida o daño se hubiera presentado o ejecutado en su contra.

41.2.3 Un coasegurado no será responsable de las cantidades que el asegurado adeude a la empresa, a menos que se acerquen a la empresa en búsqueda de cobertura, en cuyo caso serán responsables en forma conjunta y solidaria por el pago de todas las cantidades adeudadas a la empresa.

41.3 Condiciones de la cobertura.

41.3.1 Cualquier pago que realice la empresa al asegurado o a cualquiera de los asegurados en conjunto o a cualquier coasegurado se considerará como pago completo al asegurado y a todos los asegurados en conjunto y a los coasegurados de manera solidaria y saldará en forma plena las obligaciones de la empresa respecto de ese pago.

41.3.2 Los contenidos de cualquier comunicación entre la empresa y el asegurado o cualquier asegurado en conjunto o coasegurado se considerarán como parte del conocimiento del asegurado y de todos los asegurados en conjunto y coasegurados.

41.3.3 Todo incumplimiento del asegurado o de cualquier asegurado en conjunto o de cualquier coasegurado frente a alguna de las obligaciones establecidas en esta póliza de seguro se considerará como una falta del asegurado y de todos los asegurados en conjunto y de los coasegurados.

41.3.4 Cualquier acto u omisión (incluidas la tergiversación y la falta de divulgación) por parte del asegurado o de cualquier asegurado en conjunto o de cualquier coasegurado que facultaría a la empresa para rechazar o reducir algún reclamo se considerará como una falta del asegurado y de todos los asegurados en conjunto y de los coasegurados.

41.3.5 La empresa no otorgará cobertura por responsabilidad civil, pérdidas, gastos o costos en relación con alguna controversia que surja entre el asegurado y cualquier asegurado en conjunto, coasegurado o filial o entre los asegurados en conjunto o entre los coasegurados y las filiales.

41.3.6 La responsabilidad civil total de la empresa por cualquier evento ante el asegurado y ante cualquier coasegurado o asegurado en conjunto no superará la cantidad que habría sido recuperable mediante la empresa sólo por parte del asegurado.

41.3.7 En caso de que la responsabilidad civil total de la empresa sea inferior a la suma total que solicita el asegurado y cualquier asegurado en conjunto o coasegurado, la empresa tendrá derecho a distribuir el pago en proporción a las cantidades respectivamente reclamadas.

#### SECCIÓN 42 : CONTROVERSIAS ENTRE LOS ASEGURADOS

Si surge una controversia entre el asegurado y la empresa, la empresa puede insistir en que la controversia en cuestión sea referida a la empresa o a algún experto legal, técnico u otro experto designado por la empresa, para que dé su opinión antes de iniciar los procedimientos judiciales o el arbitraje. Tal opinión no puede ser considerada en ningún procedimiento posterior,

pero sí puede ser tomada en cuenta por la empresa al determinar en qué medida la empresa cubrirá los costos de cualquiera de los asegurados.

#### SECCIÓN 43: INTERESES Y COMPENSACIONES

43.1 En ningún caso se pagarán intereses sobre algún monto adeudado por la empresa.

43.2 La empresa tendrá derecho a compensar cualquier suma que adeude el asegurado con cualquier monto que se le adeude al asegurado.

#### SECCIÓN 44: DOCUMENTACIÓN

Se garantiza que la nave asegurada, su tripulación y su carga en todo momento contarán con la debida documentación, a menos que el asegurado y la empresa pacten algo distinto por escrito. Si en conocimiento del asegurado o de cualquier funcionario del asegurado, en algún momento es imprudente al respecto, porta documentos falsos sobre la operación de la nave, las calificaciones, el número o la competencia de la tripulación o en cuanto a la naturaleza o condición de la carga, entonces esta póliza quedará nula en forma automática y el asegurado prescindirá de todos los beneficios en virtud de la misma y ésta no tendrá ningún efecto adicional.

#### SECCIÓN 45: NORMATIVAS DEL ESTADO DEL PABELLÓN Y LEGALES

45.1 Se garantiza que la nave asegurada está registrada en un país en particular y que navega con un pabellón o administración en particular y que así seguirá siendo durante toda la vigencia del seguro.

45.2 Se garantiza que el asegurado cumplirá con todas las normativas, leyes e instrucciones legales relativas a la construcción, la adaptación, el estado, los accesorios y el equipamiento de la nave asegurada durante toda la vigencia del seguro.

45.3 Se garantiza que el asegurado mantendrá la validez de todos los certificados reglamentarios y demás certificados emitidos por o en nombre del Estado del pabellón de la nave asegurada en relación con el Código internacional de gestión de la seguridad (IGS) y con el Código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP) durante toda la vigencia del seguro.

45.4 Se garantiza que la nave asegurada será tripulada e integrada de conformidad con las normativas, leyes e instrucciones legales que apliquen a la nave asegurada en virtud de su registro o pabellón y que cumplirá con las normativas, las leyes o los decretos legales en relación con la tripulación y dotación de cada puerto que visite la nave asegurada, sea o no en el curso del trabajo.

#### SECCIÓN 46: CLASIFICACIÓN

46.1 Se garantiza que la nave asegurada está clasificada y seguirá clasificada durante toda la vigencia del seguro por completo por una sociedad de clasificación aprobada por la empresa y que se notificará por escrito y de inmediato a la empresa sobre cualquier cambio de sociedad de clasificación.

El asegurado cumplirá en forma total y oportuna con todas las reglas, recomendaciones y exigencias de la sociedad de clasificación e informará con prontitud a la sociedad de clasificación y a la empresa sobre cualquier incidente o condición que se relacione con la nave asegurada.

46.2 El asegurado confiere una autorización irrevocable para que la empresa inspeccione y copie información relacionada con el mantenimiento de la clasificación, sea que se encuentre en posesión del asegurado o en posesión de la sociedad de clasificación y, a petición de la empresa, el asegurado confirmará por escrito que la empresa tiene derecho a inspeccionar y a copiar tales registros de la sociedad de clasificación para cualquier fin que la empresa considere necesario.

46.3 Se garantiza que durante la vigencia del seguro, la nave asegurada se clasificará y se mantendrá en su clase sin que la sociedad de clasificación prorrogue o aplase sus fechas de observación. Además, se garantiza que se cumplirá de inmediato con cualquier recomendación de la sociedad de clasificación en relación con la nave asegurada.

#### SECCIÓN 47: OBSERVACIÓN E INSPECCIÓN DE CONDICIONES Y DE OTRO TIPO

Las disposiciones de esta sección no afectarán las garantías del asegurado en relación con las materias mencionadas en las secciones 44, 45 y 46. Esta sección encierra el derecho de la empresa a revisar el estado de la nave asegurada en cualquier

momento durante toda la vigencia del seguro y, en circunstancias apropiadas, a modificar, suspender o cesar la cobertura de seguro proporcionada.

47.1 Todas las referencias del presente a un observador de condiciones apuntan a un observador nominado por la empresa pero designado por el asegurado o, a opción de la empresa, a un observador perteneciente al personal de la empresa. El observador de condiciones se entenderá de manera directa con la empresa como su mandante, con copia al asegurado. El asegurado será el único responsable de los honorarios del observador de condiciones y de la asistencia de éste a bordo de la nave asegurada, con el fin de cumplir con cualquier plazo de una garantía de observación.

47.2 El asegurado entregará a la empresa la totalidad de antecedentes, documentos y evidencias fotográficas o de otro tipo, como VDR y otros datos electrónicos, registros de clase, si los hay, sobre el estado, mantenimiento y funcionamiento de la nave asegurada, lo cual incluye su paradero, antes del inicio y durante toda la vigencia del seguro y en la renovación del mismo que la empresa solicite de manera razonable.

El asegurado tiene la obligación continua e indelegable de notificar y entregar a la empresa con prontitud toda la documentación pertinente relativa a cualquier incidente o materia que afecte el estado de la nave asegurada durante la vigencia del seguro, lo cual incluye de manera no taxativa la intervención del control portuario del Estado, siniestros, instrucciones u otras órdenes de un Estado o de una autoridad portuaria reguladora que conlleve reparaciones, mejoras o alguna medida correctiva en la nave asegurada. El incumplimiento de esta sub cláusula por parte del asegurado puede facultar a la empresa a tratar la póliza como finalizada o a limitar o excluir su responsabilidad civil en virtud de la misma.

47.3 El asegurado cumplirá en forma estricta con cualquier garantía de observación establecida en el certificado de seguro con respecto a la nave asegurada. En caso de alguna garantía de observación por un nuevo ingreso o de una garantía de observación por una renovación, la empresa puede exigir que la nave asegurada sea observada por un observador de condiciones en una fecha y en un lugar satisfactorios para la empresa, pero con costo para el asegurado y siempre dentro del plazo de la garantía de observación que será de exclusiva responsabilidad del asegurado, sobre una base de cobertura mantenida o según otros términos tales que decida la empresa a su exclusivo juicio. Si se ejecuta de manera competente, el informe del observador de condiciones formará parte de la evaluación de riesgos de la empresa.

47.4 En cualquier momento y en forma adicional a cualquier requisito de la garantía en virtud de 47.3, el asegurado permitirá que la empresa efectúe una observación o más observaciones (lo cual incluye observaciones de seguimiento) en la nave asegurada a cargo de un observador de condiciones, con costo para el asegurado, en una fecha y un lugar satisfactorios para la empresa.

47.5 A la luz de una evaluación de riesgos de la empresa con posterioridad a alguna observación en virtud de 47.3 o de 47.4, la empresa indicará si la nave asegurada se encuentra en un estado apto y adecuado y, en el caso de una garantía de observación en virtud de 47.3, la empresa indicará si se cumplió a cabalidad con tal observación y si se eliminó la subjetividad. En forma alternativa, a la luz de la evaluación de riesgos de la empresa, la empresa podrá:

47.5.1 Imponer condiciones o restricciones o variar de otro modo la póliza de seguro según la empresa considere apropiado a su exclusivo juicio, lo cual incluye de manera no taxativa la exclusión de todos o de una parte de los peligros asegurados en virtud de la parte 1 (clase 1) de la póliza sobre la entrega al asegurado del informe de evaluación de riesgos de la empresa. Cualquier condición, restricción, variación o exclusión permanecerá en completo vigor y efecto, a menos que y hasta que la empresa le indique al asegurado que considera que el asegurado ha cumplido con las recomendaciones del informe de evaluación de riesgos, sea en cuanto a reparaciones u otra acción y dentro del plazo que especifique la empresa.

47.5.2 Suspender la póliza de seguro de inmediato al ocurrir la entrega del informe de evaluación de riesgos al asegurado, cuando el asegurado no tenga derecho a recuperación de la empresa con respecto a cualquier riesgo, responsabilidad civil, costo o gasto con cobertura de seguro que ocurra o en que se incurra durante el período que parte en la fecha y hora en que la empresa informa al asegurado sobre la suspensión y hasta que la empresa informe al asegurado que considera que ha cumplido con las recomendaciones del informe de evaluación de riesgos en cuanto a reparaciones u otra acción necesaria, cuando se restaurará la cobertura por el resto de la vigencia de la póliza, pero en ningún caso de forma retrospectiva para el período de la suspensión.

47.5.3 Cesar la póliza de seguro de inmediato cuando el asegurado deje de estar asegurado. En el caso de una garantía de observación por un nuevo ingreso o por una renovación, el asegurado dejará de estar asegurado desde el inicio. En todos los demás casos, la empresa presentará un contraseguro adecuado con prima proporcional, si corresponde, en cuanto sea razonablemente posible.

47.5.4 Si el asegurado se rehúsa a aceptar la suspensión de la póliza de seguro (la suspensión) según la sección 47.5.2 anterior o si se rehúsa a aceptar cualquier condición, restricción, variación o exclusión que imponga la empresa según la sección 47.5.1 anterior ( los términos modificados), entonces el asegurado tendrá la opción de terminar la póliza de seguro en un plazo de siete días desde la recepción del aviso de suspensión o del aviso de modificación de condiciones de parte la empresa, cuando la empresa presentará un contraseguro adecuado con prima proporcional, si corresponde, en cuanto sea razonablemente posible.

47.5.5 En todos los casos la decisión de la empresa quedará registrada mediante una corroboración que confirmará, modificará, suspenderá o cesará la póliza de seguro, según sea el caso, y en los términos así establecidos. 47.6 Las directrices de la empresa para la observación de condiciones, con sus modificaciones periódicas, y los informes de evaluación de riesgos de la empresa en la medida en que se relacionen con la nave asegurada serán evidentes para el asegurado como base de las evaluaciones de la empresa en virtud de la sección 47.5 anterior.

47.7 Cualquier recomendación u observación de un observador de condiciones que actúe según alguna parte de cualquiera de las sub cláusulas establecidas en ese documento se tratará como si estuviera dentro del conocimiento real del asegurado.

#### SECCIÓN 48: CESIÓN

48.1 No se puede ceder ningún seguro ofrecido por la empresa y ninguna participación en algún contrato entre la empresa y el asegurado sin el consentimiento por escrito de la empresa, la cual tendrá derecho, a su exclusivo juicio, a otorgar o negar dicho consentimiento sin expresar motivo alguno o dar su consentimiento en los términos y en las condiciones que la empresa considere adecuadas.

48.2 Antes de pagar algún reclamo a un cesionario del asegurado, la empresa tendrá derecho a descontar o retener la cantidad que la empresa entonces estime suficiente para saldar cualquier obligación civil del asegurado con la empresa, sea que exista al momento de la cesión o que se acumule o que sea probable que se acumule a partir de entonces.

#### SECCIÓN 49: DISPENSA Y RENUNCIA

Ningún acto, omisión, curso de negociación, dispensa, demora o indulgencia de parte de la empresa, sea de sus funcionarios, empleados, agentes u otros, se tratará como una renuncia a alguno de sus derechos en relación con cualquiera de los términos y de las condiciones de esta póliza.

#### SECCIÓN 50: RECONOCIMIENTO Y SOLUCIÓN

El asegurado no reconocerá ninguna responsabilidad civil ni resolverá reclamaciones o controversias o procedimientos iniciados por o en contra del asegurado sin la previa autorización por escrito de la empresa. Si el asegurado admite alguna responsabilidad civil o resuelve un reclamo o controversia sin dicha aprobación previa por escrito o si se niega a resolver un reclamo a pesar de la exigencia de la empresa en tal sentido, la empresa no tendrá la responsabilidad de indemnizar al asegurado y el asegurado será responsable de reintegrar a la empresa la totalidad o una parte de cualquier costo que pague la empresa al asegurado o a los abogados, los observadores u otras personas.

#### SECCIÓN 51: SUBROGACIÓN

51.1 La empresa será subrogada a todos los derechos que tenga el asegurado con respecto a alguna otra persona o entidad en relación con cualquier pago o promesa de pago de conformidad con esta póliza, en la medida de tal pago o promesa de pago, y el asegurado ejecutará todos los documentos necesarios para garantizar tales derechos a la empresa cuando así lo solicite la empresa.

51.2 La empresa tendrá derecho a demandar en nombre del asegurado y el asegurado ejecutará todos los papeles y documentos al respecto según lo solicite la empresa y prestará toda la asistencia en la tramitación de cualquier demanda. Se pagará al asegurado el saldo de cualquier suma recuperada tras un reembolso completo de la empresa por su pérdida y todos los gastos incurridos. A juicio de la empresa, el cumplimiento de esta exigencia puede convertirse en condición para el pago de una pérdida.

#### SECCIÓN 52: NOTIFICACIONES Y PLAZOS

No obstante el deber de pronta notificación contenido en la sección 38.2, el reclamo del asegurado en contra de la empresa se extinguirá y la empresa no tendrá responsabilidad civil adicional alguna respecto del mismo:

a. Si el asegurado no notifica a la empresa sobre cualquier siniestro, evento o reclamo que figure en la sección 38.2 en un plazo de un año tras tomar conocimiento de los mismos o una vez que debería haber tenido conocimiento de los mismos; ob. Si el asegurado no presenta a la empresa una solicitud de reembolso por cualquier responsabilidad civil, costo o gasto en un plazo de un año tras saldar los mismos.

### SECCIÓN 53: EXCLUSIÓN TOTAL DE ASBESTOS

No habrá recuperación de la empresa con respecto a cualquier responsabilidad civil, costo y gasto que surja de, sea el resultado o la consecuencia directa o indirecta de algún material que con contenido de asbestos en cualquier forma o cantidad o que involucre asbestos en alguna manera.

### SECCIÓN 54: LEY Y COMPETENCIA

54.1 Esta póliza se regirá e interpretará de acuerdo con la legislación inglesa.

54.2 El Tribunal Supremo de Londres tendrá competencia exclusiva para conocer y determinar cualquier reclamo o controversia en virtud de esta póliza.

54.3 El seguro que ofrece la empresa no conferirá ni pretende conferir a ningún tercero derecho o beneficio alguno en virtud de la Ley de Contratos (derechos de terceros) de 1999 o de cualquier disposición, promulgación o principio legal similar contenido en las leyes de algún Estado que así lo pretenda.

### SECCIÓN 55: ACTOS DEL SEGURO

55.1 Esta póliza y todos los contratos de seguros que formalice la empresa se supeditarán e incorporarán las disposiciones de la Ley de seguro marítimo de 1906 y de la Ley de Seguros de 2015 del Reino Unido, así como cualquier modificación reglamentaria de las mismas, salvo en la medida en que esta póliza o alguna condición de dichos contratos excluya de manera expresa tales actos o modificaciones.

55.2 Las siguientes disposiciones de la Ley de Seguros de 2015 (la Ley) quedan excluidas de esta póliza y de cualquier contrato de seguro del modo en que se indica a continuación:

a. Se excluye el artículo 8 de la Ley sobre recursos ante incumplimiento del deber de justa presentación. En consecuencia, cualquier incumplimiento al deber de justa presentación facultará a la empresa a anular la póliza, al margen de si el incumplimiento al deber de justa presentación es involuntario, deliberado o imprudente.

b. Se excluye el artículo 10 de la Ley sobre incumplimiento de garantía. En consecuencia, se debe dar estricto cumplimiento a todas las garantías de esta póliza o de cualquier contrato de seguro y si el asegurado o alguna parte asegurada incumple alguna de las garantías, la empresa se eximirá de responsabilidad civil a contar de la fecha del incumplimiento, al margen de si es subsanado posteriormente.

c. Se excluye el artículo 11 de la Ley sobre términos no pertinentes para la pérdida real. En consecuencia, se debe dar estricto cumplimiento a la póliza y a todas las condiciones del contrato de seguro entre la empresa y el asegurado y cualquier parte asegurada, lo cual incluye las condiciones tendientes a bajar el riesgo de pérdida de un tipo en particular, de pérdida en un lugar determinado o de pérdida en un momento específico y si el asegurado o alguna parte asegurada incumple alguna de tales condiciones, se puede excluir, limitar o levantar la responsabilidad civil de la empresa de conformidad con esta póliza, aunque el incumplimiento no hubiera podido aumentar el riesgo de pérdida que en realidad ocurrió en las circunstancias en que ocurrió.

d. Se excluye el artículo 13 de la Ley sobre reclamos fraudulentos de seguros grupales. En consecuencia, la empresa podrá ejercer su derecho de rescisión del contrato de seguro con respecto al asegurado y a todos los asegurados, si se presenta un reclamo fraudulento de parte de o en nombre del asegurado o de cualquier parte asegurada o de cualquier empresa afiliada o relacionada del asegurado.

e. Se excluye el artículo 13A de la Ley sobre plazo implícito para el pago de reclamos. En consecuencia, la póliza y el contrato de seguro entre la empresa y el asegurado y cualquier parte asegurada no se condicionará a plazo implícito alguno y la empresa no incumplirá plazo implícito alguno sobre el pago de cualquier suma adeudada por un reclamo en un plazo razonable, salvo que el incumplimiento sea deliberado o imprudente y en esta medida se excluye el artículo 13A de la Ley.

f. Se excluye el artículo 14 de la Ley sobre la buena fe.

En consecuencia, el contrato de seguro entre la empresa, el asegurado y cualquier parte asegurada se considerará como un contrato de buena fe sublime y cualquier incumplimiento al deber de buena fe sublime facultará a la empresa a anular el contrato de seguro.

#### SECCIÓN 56: CLÁUSULA DE LIMITACIÓN Y EXCLUSIÓN DE SANCIONES

No se considerará que la empresa debe comprobar cobertura y la empresa no será responsable del pago de ningún reclamo o de la prestación de beneficio alguno en virtud del presente, en la medida en que la entrega de tal cobertura, el pago de tal reclamo o la prestación de tal beneficio expondrían a la empresa a alguna sanción, prohibición o restricción en virtud de resoluciones de Naciones o de sanciones, leyes o normativas comerciales o económicas de la Unión Europea, el Reino Unido o los Estados Unidos de América.

#### SECCIÓN 57: CLÁUSULAS DE RESPONSABILIDAD CIVIL SOLIDARIA

Un contrato de seguro celebrado de conformidad con la póliza de responsabilidad civil marítima para armadores puede incorporar una de las siguientes subsecciones, tal como aparezcan en el certificado de seguro:

##### 57.1 Cláusula de responsabilidad civil solidaria [CL.LSW 1001]

###### a. Seguro

Las obligaciones de las aseguradoras que suscriben en virtud de los contratos de seguro a los que suscriben son solidarias y no conjuntas y se limitan únicamente a la extensión de sus suscripciones individuales. Las aseguradoras que suscriben no son responsables de la suscripción de ningún asegurador en suscripción conjunta que por alguna razón no cumpla con la totalidad o con alguna parte de sus obligaciones.

###### b. Reaseguro

Las obligaciones de las reaseguradoras que suscriben en virtud de los contratos de reaseguro a los que suscriben son solidarias y no conjuntas y se limitan únicamente a la extensión de sus suscripciones individuales. Las reaseguradoras que suscriben no son responsables de la suscripción de ningún reasegurador en suscripción conjunta que por alguna razón no cumpla con la totalidad o con alguna parte de sus obligaciones.

##### 57.2 Cláusula de responsabilidad civil solidaria II [CL LMA 5096]

Seguro de reaseguro La responsabilidad civil de una aseguradora en virtud de este contrato es solidaria y no conjunta con las demás partes aseguradoras del presente contrato. Una aseguradora sólo es responsable por la proporción de responsabilidad civil a la que ha suscrito. Una aseguradora no es responsable en conjunto por la proporción de responsabilidad civil que suscriba alguna otra aseguradora. Una aseguradora tampoco es de otro modo responsable por cualquier responsabilidad civil de alguna otra aseguradora que pueda suscribir a este contrato.

Este contrato muestra la proporción de responsabilidad civil en virtud de este contrato a la que suscribe una aseguradora (o, en el caso de un sindicato de Lloyd, el total de las proporciones suscritas por todos los integrantes del sindicato en su conjunto).

En el caso de un sindicato de Lloyd, cada integrante del sindicato (más que el sindicato en sí) es una aseguradora.

Cada integrante ha suscrito una proporción del total que figura para el sindicato (el total en sí es el total de las proporciones suscritas por todos los integrantes del sindicato en su conjunto).

La responsabilidad civil de cada integrante del sindicato es solidaria y no conjunta con los demás integrantes. Un integrante sólo es responsable por la proporción de ese integrante. Un integrante no es responsable en conjunto por la proporción de ningún otro integrante. Un integrante tampoco es de otro modo responsable por cualquier responsabilidad civil de alguna otra aseguradora que pueda suscribir a este contrato. El domicilio comercial de cada integrante es el domicilio comercial de Lloyd: One Lime Street, London EC3M 7HA.

Se puede pedir la identidad de cada integrante de un sindicato de Lloyd y su respectiva proporción escribiendo a Servicios de Mercado de Lloyd a la dirección anterior.

Aunque varios puntos de esta cláusula se refieren a este contrato en singular, cuando las circunstancias así lo requieran, se debe entender como una referencia a contratos en plural.

#### PARTE 5: CLÁUSULAS ADICIONALES DE COBERTURA Y EXTENSIÓN

Además de los riesgos con cobertura en virtud de la redacción de la parte 1 de esta póliza, la cobertura por protección e indemnización se puede ampliar mediante las siguientes cláusulas opcionales en los términos y en las condiciones que apruebe y confirme la empresa por escrito antes del inicio de dicho riesgo.

#### CLÁUSULA 1: CLÁUSULA SOBRE OPERACIONES DE ESPECIALISTAS

No obstante la exclusión de la sección 32.1.9.a en los términos y condiciones generales de esta póliza, se amplía la cobertura para que incluya reclamos con respecto a la naturaleza especializada de las operaciones.

#### CLÁUSULA 2: CLÁUSULA SOBRE SALVADORES

1. Obligaciones civiles en que incurra un asegurado como salvador profesional en forma derivada de las operaciones de salvamento que realiza, si la nave asegurada es un remolcador de salvamento u otra embarcación destinada a operaciones de salvamento, pero sólo cuando dicha cobertura primero sea aceptada por la empresa. Tales obligaciones civiles se deben relacionar con los riesgos establecidos en la parte 1 de esta póliza.
2. Obligaciones civiles relativas a contaminación derivada de operaciones de salvamento en las que tales obligaciones civiles no surjan en relación con la nave asegurada, sino con el negocio del asegurado como salvador profesional.
3. Obligaciones civiles distintas de la contaminación derivada de operaciones de salvamento en las que tales obligaciones civiles no surjan en relación con la nave asegurada, sino con el negocio del asegurado como salvador profesional.

##### Exclusiones y limitaciones

No habrá recuperación en virtud de las secciones 2 y 3 para obligaciones civiles aseguradas por contrato si éstas no habrían surgido en ausencia de tal contrato, a menos que sean presuntas respecto de la responsabilidad delictiva o de la responsabilidad civil legal de los subcontratistas.

No habrá recuperación en virtud de las secciones 1 a 3 para obligaciones civiles:

- a. en las que el asegurado posea cobertura, si la nave asegurada es ingresada para riesgos tipo con la empresa u otra aseguradora como otorgantes de una cobertura igualmente amplia; b. en relación con cualquiera de los riesgos excluidos en el certificado de seguro del asegurado, a menos que la empresa acepte algo distinto.

#### CLÁUSULA 3: CLÁUSULA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN REMOLQUE

En este acto se amplía la cobertura para que incluya tales obligaciones civiles, costos y gastos, lo cual considera obligaciones civiles, costos y gastos de naturaleza presunta con motivo del contrato, en la medida en que puedan surgir del asegurado durante la realización de un remolque.

A menos que la empresa acepte algo distinto por escrito, no existe libertad de remolcar equipos o plataformas ni de remolque en virtud de un contrato regido por la legislación estadounidense.

Se aprueban los contratos establecidos en virtud de las secciones (a) y (b) de esta cláusula (más adelante), siempre y cuando no se alteren con el fin de aumentar la responsabilidad civil de la nave asegurada. En aquellos países en que las condiciones de esos contratos no sean exigibles por ley, la empresa puede aprobar contratos caso a caso, de modo que los contratos del asegurado tengan una base con mejores probabilidades de éxito en la defensa del derecho a limitar la responsabilidad civil, siempre y cuando el contrato de remolque no imponga al remolque ninguna responsabilidad civil por la negligencia de cualquier otra parte.

a. Si hay un contrato con el propietario del remolque:

1. Condiciones sobre el tipo de remolque en el Reino Unido, Holanda, países escandinavos o Alemania;
2. Condiciones Towhire o Towcon para contratos de remolque oceánico internacional;
3. Formulario tipo de Lloyd sobre convenio de salvamento de 1980 (LOF 1980) o formulario tipo de Lloyd sobre convenio de salvamento de 1990 (LOF 1990) o formulario tipo de Lloyd sobre convenio de salvamento de 1995 (LOF 1995) o formulario tipo de Lloyd sobre convenio de salvamento de 2000 (LOF 2000);
4. Condiciones con el propietario de la nave asegurada como una parte y el propietario del remolque y los propietarios de cualquier carga o propiedad a bordo del remolque como la otra parte, en que cada parte será responsable de cualquier pérdida o daño que afecte a la nave, a la carga o a otra propiedad (en su propia nave y de la pérdida de vidas o las lesiones personales que afecten a sus propios empleados o contratistas, sin recurso alguno de ningún tipo en contra de la otra parte, es decir, condiciones de renuncia de subrogación recíproca: knock for knock.

b. Si no existe una relación contractual directa con el propietario del remolque, un flete, que contenga:

1. condiciones knock for knock, como en la nota 4 anterior, que abarquen la propiedad de las empresas conjuntas u otros contratistas de los fletadores, así como la propiedad de los propios fletadores.
2. una cláusula por separado dentro del flete que exija que todos los remolques se efectúen en condiciones no menos favorables que las condiciones knock for knock.

#### CLÁUSULA 4: CLÁUSULA SOBRE TRACCIÓN A PUNTO FIJO

Se amplía la cobertura para que continúe durante los ensayos de tracción a punto fijo que efectúan de manera regular las autoridades portuarias, con la condición de no sobrepasar la tracción a punto fijo registrada de los remolcadores. No hay cobertura por daños en los equipos utilizados en el ensayo.

#### CLÁUSULA 5: CLÁUSULA DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR EL PASAJERO

Se amplía la cobertura para que incluya responsabilidad civil, costos y gastos derivados del transporte de pasajeros, de conformidad con los términos y las condiciones que se establecen a continuación:

A Responsabilidad civil por el pago de daños o compensación:

1. por lesiones personales, enfermedad o muerte de un pasajero, incluidos gastos hospitalarios, médicos o funerarios en que se incurra en relación con tal lesión, enfermedad o muerte, lo cual incluye los costos de envío de pasajeros heridos o enfermos a destino o al puerto de embarcación de retorno y el mantenimiento de esos pasajeros en tierra; En este párrafo, gastos funerarios incluirá la repatriación de cadáveres.
2. a los pasajeros a bordo de una nave asegurada que surjan a consecuencia de un siniestro en esa nave, lo cual incluye el costo de envío de pasajeros a destino o al puerto de embarcación de retorno y el mantenimiento de esos pasajeros en tierra;
3. por la pérdida o los daños en equipaje o efectos personales de un pasajero;
4. por pérdida o merma o daños a la propiedad acompañante, la cual incluye de manera no taxativa automóviles, motocicletas u otros vehículos trasladados en virtud del contrato, que pertenezca a uno o a más pasajeros o que se transporte por instrucción u órdenes de uno o más pasajeros.

Costo neto para el asegurado (más allá de los gastos en que se habría incurrido sin el desvío o la demora) en combustible, seguros, salarios, almacenes, provisiones y derechos portuarios durante un desvío de la nave asegurada realizado de manera razonable con el fin de procurar el tratamiento necesario en tierra para pasajeros enfermos o heridos a bordo de la nave asegurada.

Costo neto para el asegurado (más allá de los gastos en que se habría incurrido sin el brote de una enfermedad infecciosa) en combustible, seguros, salarios, almacenes y provisiones y derechos portuarios incurridos de manera razonable como consecuencia directa de un brote de una enfermedad infecciosa entre los pasajeros o en relación con los pasajeros, lo cual incluye gastos por cuarentena y desinfección.

Responsabilidad civil en que pueda incurrir el asegurado en virtud de las condiciones de una indemnidad o un contrato en relación con las instalaciones o los servicios que se provean para el mantenimiento o entretenimiento de los pasajeros.

Multas impuestas en relación con la nave asegurada por cualquier corte, tribunal o autoridad de conformidad con la sección 19 de la parte 1 (multas), no obstante las exclusiones y limitaciones de la misma.

Siempre y cuando, se considere lo siguiente:

- a. No habrá derecho de recuperación en virtud de ningún párrafo de esta cláusula, a menos que y sólo en la medida en que la empresa acuerde otorgar cobertura según esta cláusula o según párrafos especificados de la misma en virtud de los términos y las condiciones que estime convenientes y que el certificado de seguro sea refrendado de manera acorde.
- b. No habrá derecho de recuperación de la empresa con respecto a reclamos relacionados con dinero en efectivo, cheques, tarjetas de crédito, instrumentos negociables, metales o piedras de naturaleza preciosa o rara, objetos de valor u objetos de naturaleza rara o preciosa, a menos que y sólo en la medida en que la empresa acuerde otorgar cobertura según los términos y las condiciones que estime convenientes y que el certificado de seguro sea refrendado de manera acorde.
- c. En el caso de pérdida o daños en el equipaje o los efectos personales de un pasajero, no habrá derecho de recuperación de la empresa con respecto a cualquier artículo que no sea un requisito esencial o normal en un pasajero en opinión de la empresa.
- d. La empresa puede rechazar o reducir un reclamo en virtud del párrafo (C) de esta cláusula, si considera que al evaluar todas las circunstancias del caso, resultaba poco razonable o poco prudente que la nave asegurada ingresara o permaneciera en algún puerto o lugar donde fuese probable que dicha nave se sometiera a desinfección o cuarentena.
- e. No habrá derecho de recuperación de la empresa en virtud de esta cláusula con respecto a la responsabilidad civil contractual de un asegurado por muerte o lesiones de un pasajero durante una excursión ni habrá procedimiento de parte de o en contra de la nave asegurada si existe un contrato por separado suscrito por el pasajero para la excursión o el tránsito,

sea o no sea con el asegurado y sea que el asegurado renuncie o no renuncie a alguno o a todos los derechos de recurso en contra de cualquier subcontratista o tercero.

f. No habrá derecho de recuperación de la empresa en virtud de esta cláusula con respecto a obligaciones civiles por lesión personal, enfermedad o muerte o por pérdida o daño a la propiedad, demora o cualquier otra pérdida indirecta que afecte a algún pasajero con motivo de transporte aéreo, salvo que la responsabilidad civil ocurra durante la repatriación aérea de pasajeros heridos o enfermos o de pasajeros tras un siniestro de la nave asegurada.

#### CLÁUSULA 6: CLÁUSULA DE CARGA DE ACERO

Se garantiza que en cada viaje el asegurado designa de su propio costo a un observador aprobado por la empresa para:

- aprobar que las escotillas y los apoyos sean aptos para el transporte de cargas de acero;
- observar cada carga antes del carguío.

Los conocimientos de embarque incluirán cláusulas con los hallazgos del observador. En caso de que cualquier pérdida o daño en la carga conduzca a un reclamo para la empresa, los costos de la observación formarán parte del reclamo y estarán afectos al deducible de manera acorde.

#### CLÁUSULA 7: CLÁUSULA SOBRE CONTENEDORES

Si se llevan contenedores: deben ir a bordo un plan garantizado de estiba de contenedores y los equipos certificados para la estiba de contenedores.

#### CLÁUSULA 8: CLÁUSULA DE CARGAS OMI

La sociedad de clasificación debe aprobar una nave garantizada para el traslado de cargas OMI. Las cargas OMI se estibarán, cuidarán, recortarán y descargarán con estricto apego al Código IMDG y a las normativas de las autoridades portuarias u otras normativas locales, las que serán aprobadas en virtud de la parte encargada del fletamento y se efectuarán con el conocimiento y consentimiento del patrón o de los propietarios.

#### CLÁUSULA 9: CLÁUSULA SOBRE TRIPULACIÓN HOLANDESA

Excluidos todos los reclamos derivados de la pérdida de vidas, lesiones personales o enfermedades o de la pérdida de efectos personales de algún tripulante, cuando surja dicha responsabilidad civil o cuando se incurra en costos o gastos en virtud de las condiciones de un contrato de tripulación o de otro contrato de servicios o de trabajo más allá de los acuerdos laborales colectivos y que sean susceptibles de cobertura por parte de las instituciones de la seguridad social de Holanda, como Zee - risico 1967 o `Het Noorden o `UWV con las más amplias condiciones de cobertura disponibles en ellas.

El derecho de recuperación del asegurado debe permanecer por completo intacto con respecto a las acciones de recurso y a los reclamos por daños especiales, así como en relación con la responsabilidad civil por costos y gastos que normalmente no cubren las instituciones de la seguridad social de Holanda, tales como gastos extraordinarios por funerales y repatriación de cadáveres, sustitución y desvío, de conformidad con la póliza de seguro aplicable.

Se considerará que un contrato de trabajo u otro contrato de servicios o de trabajo redactado de conformidad con el acuerdo laboral colectivo es un contrato visto y aprobado por la empresa.

#### CLÁUSULA 10: CLÁUSULA SOBRE CARGA TRANSPORTADA SOBRE LA CUBIERTA

Se amplía la responsabilidad civil por carga para que incluya obligaciones civiles adicionales para la carga durante su transporte sobre la cubierta y también en caso de transporte conforme a contrato (clase de seguros 1, parte 1, sección 9), siempre con sujeción a un límite de responsabilidad civil:

USD 200,000.00 por cualquier accidente o evento y deducible de USD 10.000.00 por cada viaje individual, no obstante los contenidos de una clase de seguros 1, parte 1, sección 9.2.7.

El asegurado agregará la siguiente redacción a cada conocimiento de embarque para indicar que la carga se va a transportar sobre la cubierta y eximirse de toda responsabilidad civil:

Embarcado sobre la cubierta a riesgo y responsabilidad del expedidor o fletador sin obligación civil alguna de los propietarios o transportistas frente a cualquier gasto, retraso, pérdida o daño ocasionado, incluso si la causa fuese la negligencia de los propietarios o transportistas o de los agentes de estos o la falta de idoneidad para la navegación de la nave.

**CLÁUSULA 11: CLÁUSULA SOBRE CONTROL DE RECLAMOS**

Se notificará de inmediato por escrito a la empresa sobre cualquier accidente o suceso en relación con una nave asegurada que probablemente conduzca a un reclamo en virtud del presente y la empresa tendrá completo control de la gestión de reclamos sin interferencia de otras partes.

**CLÁUSULA 12: CLÁUSULA SOBRE CARGA ENVASADA**

Si se requiere que la nave asegurada cargue una carga envasada, el asegurado avisará con prontitud a la empresa y coordinará que un observador aprobado realice una observación con costo para el asegurado en forma previa al carguío en el puerto de embarque, a fin de supervisar el carguío y la estiba, contar la carga envasada y registrar el estado aparente de la carga envasada mientras es cargada en la nave. Todos los conocimientos de embarque emitidos con respecto a dicha carga deben incluir una cláusula con los hallazgos del observador.

Al descargar la carga envasada, se debe organizar una observación de descarga con un observador aprobado por la empresa con costo para el propietario, a fin de supervisar la descarga, contar la carga envasada y determinar la naturaleza de cualquier envase con daño o rotura aparente, cualquier merma en la carga y cualquier pérdida o daño atribuible a los estibadores.

**CLÁUSULA 13: COSEGURO DEL CONTRATISTA**

No obstante las disposiciones de la sección 41.3.5, la empresa conviene en ampliar la cobertura en virtud de la póliza de seguros al coasegurado que se designe en el certificado de seguro sobre una base de coseguro del contratista, según la siguiente definición:

La empresa conviene en ampliar la cobertura del asegurado en virtud de la parte 1 de la póliza al coasegurado que se designe en el certificado de seguro, quien es una persona que suscribe un contrato con el asegurado para la prestación de servicios o por la nave asegurada, siempre y cuando el contrato sea aprobado por la empresa, que incluya un acuerdo knock for knocky que el asegurado no renuncie a ningún derecho de limitación que de otro modo estaría a su disposición en virtud de la ley aplicable. La responsabilidad civil de la empresa ante cualquier beneficiario de la cobertura mediante esta prestación sólo se relacionará con las obligaciones civiles, los costos y los gastos que sean de cargo del asegurado conforme a las condiciones del contrato y que tal beneficiario podría recuperar mediante la empresa.

**PARTE 6: DEFINICIONES**

**Administrador de embarcación:** Administrador de una embarcación u otro agente de gestión que actúe en nombre del propietario de la nave asegurada.

**Afiliado:** Persona afiliada o asociada con el asegurado y a quien la empresa ha aceptado (con restricciones) incluir en la cobertura que ya otorga al asegurado.

**Asegurado:** El asegurado en virtud de la póliza de seguro y a quien se identifica como asegurado en el certificado de seguro.

**Asegurado en conjunto:** Cuando el certificado de seguro designa a más de una persona como asegurado y cualquiera de quienes así se designen.

**Carga:** Mercancías objeto de un contrato de transporte que van a ser, están siendo y fueron transportadas en la nave asegurada y que no son los contenedores arrendados por o pertenecientes al asegurado.

**Certificado de seguro:** Documento emitido por la empresa que establece los detalles de los riesgos agregados y constituye prueba del contrato de seguro, lo cual incluye las confirmaciones estipuladas conforme a la parte 4, sección 31.2, en virtud de la póliza de seguro.

**Clase de seguro:** Cualquier clase de seguro que figure en la póliza de seguro.

**Coasegurado:** Parte distinta del asegurado que figura en el certificado de seguro y a quien la empresa ha aceptado (con restricciones) incluir en la cobertura que ya otorga al asegurado.

María Evelin González Zambrana  
LOS ALCANCES DE LOS SEGUROS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN EN EL TRANSPORTE  
MARÍTIMO.

**Deducible:** La proporción, el porcentaje o la suma limitada de dinero que debe asumir el asegurado con respecto a cualquier reclamo.

**Efectos personales:** Propiedad personal, lo cual incluye ropa, documentos, instrumentos y herramientas de naturaleza técnica para la navegación y demás instrumentos y herramientas de naturaleza técnica, pero excluidos objetos de valor y otros artículos que, en opinión de la empresa, no sean requeridos de manera razonable por un tripulante.

**Empresa:** Los transportistas mencionados en el certificado de seguro en virtud del encabezado de seguridad.

**Evento:** Cualquier acontecimiento, lo cual incluye cualquier suceso o sucesos que surjan de tal acontecimiento, a menos que la empresa decida tratar a cada hecho como un evento por separado. Se considerará que un evento ocurre en el momento del primer suceso que genera uno o varios reclamos.

**Fecha de efecto:** El primer día en que comience a regir el seguro.

**Formulario de solicitud:** Solicitud de seguro debidamente firmada por el asegurado en el formato tipo establecido por la empresa, que entregue información esencial sobre el riesgo que va a ser asegurado y que se anexará y formará parte de la póliza de seguro.

**Ley de seguro marítimo:** La Ley de seguro marítimo de 1906 de Inglaterra y Gales.

**Nave:** Cualquier embarcación, barco, aerodeslizador u otra descripción de una nave o estructura (lo cual incluye cualquier embarcación, barco, aerodeslizador u otra nave o estructura en construcción) que se use o se vaya a usar para cualquier propósito de la navegación o de otro modo en, debajo, encima o dentro del agua o en cualquier parte de la misma o en cualquier proporción del tonelaje de la misma o en cualquier porción de la misma.

**Nave asegurada:** Nave cuyo nombre figura en el certificado de seguro.

**Operación:** Todas las funciones realizadas por la nave asegurada mientras esté comerciando o en condición de lastre, incluidas las reparaciones en el mar, en un anclaje o en un puesto de atraque.

**Operaciones de especialistas:** Se considera que las operaciones de especialistas son las de salvamento, combate de incendios, exploración, observación, perforación, producción y los servicios asociados con respecto a petróleo, gas o minerales, almacenamiento de petróleo, operaciones submarinas en submarino u otro sumergible, buceo comercial y observación.

submarina, construcción, lo cual incluye inserción de pilotes, voladuras y transporte y construcción de instalaciones en alta mar, dragado y extracción y descarga de dragados u otros residuos, tendido o recuperación de cables o tuberías, lo cual incluye observación preparatoria, operaciones de tendido o recuperación, mantenimiento, incineración o eliminación de residuos, descontaminación, respuesta profesional ante derrames de petróleo y limpieza de estanques (que no sean en la nave asegurada), búsqueda y rescate en el mar, investigación oceánica, actividades de ocio, servicios de alojamiento y banquetería a bordo de una nave amarrada permanentemente.

**Parte fletadora:** Una parte de fletamento por horas, una parte de fletamento por viaje, lo cual incluye contratos de fletamento y notas de reserva, o una parte de fletamento por espacios.

**Pasajero:** Cualquier persona transportada en la embarcación en virtud de un contrato de transporte o que acompañe a un vehículo o a animales vivos objeto de un contrato de transporte de mercancías con el consentimiento del transportista.

**Persona:** Persona natural, persona jurídica constituida o no constituida o una combinación de ambas.  
Persona asociada Empresa u otra entidad jurídica que controla al asegurado, es controlada por el asegurado o está bajo control común con el asegurado.

**Póliza de seguro:** Póliza de responsabilidad civil marítima para armadores de la empresa que consta de los términos y las condiciones generales, junto con los términos y las condiciones que especifiquen las clases de seguros separadas y el certificado de seguro.

**Pólizas de casco:** Póliza o pólizas de seguro obtenidas para el casco y la maquinaria de la nave asegurada, lo cual incluye cualquier interés, mayor valor, responsabilidad civil en exceso, riesgo de guerra y huelga y otras pólizas por pérdida total.

**Reglas de Hamburgo:** Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías de 1978.

**Reglas de La Haya-Visby:** Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 y enmendada mediante el Protocolo de dicho convenio firmado en Bruselas el 23 de febrero el 1968.

**Responsabilidad civil legal:** Responsabilidad civil derivada de una sentencia o de un laudo con carácter definitivo e inapelable de una corte, un tribunal u otra entidad judicial competente.

**Seguro de flota**

Cobertura de dos o más naves para uno o más asegurados sobre la base de que las naves aseguradas se tratarán como una flota de naves, la cual será objeto de un registro combinado de pérdidas.

**Sistema Electrónico de Transacciones (ETS)**

1. Un ETS es cualquier sistema que reemplace o busque reemplazar a los documentos en papel que se usan para la venta o el transporte de bienes por mar o parcialmente por mar y por otros medios de transporte y que:

- sean documentos de título, o
- faculten al titular para la entrega o posesión de las mercancías citadas en dichos documentos, o- comprueben un contrato de transporte en virtud del cual se pueden transferir a un tercero los derechos y las obligaciones de cualquiera de las partes contratantes.

2. Un "documento" significará cualquier cosa en la cual se registre la información de alguna descripción, lo cual incluye de manera no taxativa la información generada por medios computacionales o electrónicos de otro tipo.

**Tripulación:** Cualquier persona (incluido el patrón) empleada o contratada para servir a bordo de la nave asegurada de conformidad con los artículos del acuerdo o de otro convenio de tripulación o contrato de servicios o de trabajo, lo cual incluye a un reemplazante de dicha persona.

Vigencia del seguro Doce meses a contar de la fecha de efecto del seguro para la nave asegurada o aquel período más breve que acuerde la empresa.

Firma Autorizada

**Anexo 5.**

## **BIBLIOGRAFÍA**

1. Amarelle Guillin, Vanessa. Una Aproximación al seguro marítimo de defensa jurídica. Tesis Doctoral UDC. 2017.
2. Breedy Arguedas, Said. El Contrato de Seguro: principios generales, derecho comprado, legislación. Costa Rica, IJSA, 1era. edición, 2012, pp. 56 y 57.
3. Cervantes Ahumada, Raúl, Derecho Marítimo, Editorial Porrúa primera edición, 1977.
4. Clavero Ternero Manuel F. Novedades Recientes en el Seguro de P & I. IV Jornadas de Derecho Marítimo. Librería Carmelo. 153-209. San Sebastián. (1997).
5. Constitución Política de Nicaragua. Publicada en la Gaceta No. 94 del 30 de Abril de 1987.
6. Código del Comercio de la República de Nicaragua. Publicado en la Gaceta N°248 del 30 de Octubre del Año 1917.

7. Código Civil de la República de Nicaragua. Publicado en La Gaceta No. 2148 del 5 de Febrero de 1904.
  
8. Fernández Carballo- Calero, P., Torres Pérez, F.J., “P&I Clubs: Organización interna y posición jurídica de los socios”, en García- Pita y Lastres, j.l., (dir), Quintans Eiras, M.R., Díaz de la Rosa, a., Estudios de Derecho Marítimo, Ed. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2012.
  
9. García – Pita y Lastres José Luis, Estudios de Derecho Marítimo. 2012.
  
10. GARCÍA- PITA Y LASTRES J.L., “El contrato mercantil de servicios”, AFD da Universidad de da Coruña, N° 1, 1997.
  
11. Garrígues, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Colombia, Editorial Temis, 7ma. edición 1987, pág. 251.
  
12. Hazelwood S.J. P & I Law and Practice. J.M. Bosch Edition. Londres. 1989.
  
13. Hill R y Hazelwood S J. An Introduction to P & I. Lloyd’s London Press. Londres. 1988.
  
14. Hill Prados María Concepción. Los Clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo. J M Bosch Ediciones. Barcelona. 1992.
  
15. Resolución CD-SIBOIF-719-2-MAR14-2012 “Norma para la Autorización y Funcionamiento de los Intermediarios de Seguros”

16. Sánchez Calero, F., Curso de Derecho del Seguro Privado I, Ed. Sever Cuesta, Bilbao, 1961.
17. Ley General de Seguros, Reaseguros y Fianzas. Ley No. 733. Publicada en La Gaceta No. 162, 163 y 164 del 25, 26 y 27 de Agosto del 2010.
18. Ley No. 316, Ley General de la Superintendencia de Bancos y de Otras Instituciones Financieras, publicado en la Gaceta, Diario Oficial, No. 196 del 14 de Octubre de 1999.
19. Ley 561, Ley General de Bancos, Instituciones Financieras no Bancarias y Grupos Financieros. Publicada en La Gaceta Diario Oficial No. 196 del 14 de octubre de 1999.
20. Ley No. 838, Ley General de Puertos de Nicaragua, Publicada en La Gaceta No. 92 del 21 de Mayo del 2013.
21. Ley 842, Ley de Protección de los Derechos de las Personas Consumidoras y Usuarias. Publicada en La Gaceta, Diario Oficial No. 129 del 11 de julio de 2013
22. Ley de Nacionalización del Sistema de Seguros, Creación del Instituto Nicaragüense de Seguros y Reaseguros (INISER). Publicada en la Gaceta, Diario Oficial, en la ciudad de Managua, a los dieciséis días del mes de Octubre del año 1979.

23. Vargas Yong Alejandro, Los clubes de protección e indemnidad (P&I Clubs). Tesis para optar por el grado de Licenciado en Derecho. 2009.
  
24. Torrez Martínez, Olimpia Avellaneda. Orozco Delgadillo, Luis Enrique. “El SICA y la regulación de contratos en materia de transporte marítimo; situación particular en la republica de Nicaragua”. 2007.
  
25. <http://www.sgsica.org.com/miembros.aspx>
  
26. <http://www.imo.org>
  
27. <http://www.onu.org.com>
  
28. <https://www.epn.com.ni>
  
29. <https://www.blogmapfre.com>
  
30. <https://www.igpandi.org>