



Para ver aviso legal de clic en el siguiente Hipervínculo
(NECESITA CONEXIÓN A INTERNET)

<http://cijulenlinea.ucr.ac.cr/condicion.htm>

INFORME DE INVESTIGACIÓN CIJUL

TEMA: EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

RESUMEN: En este informe se hace un breve análisis acerca de una figura que representa de forma significativa a la Lex Mercatoria, es decir, el contrato de seguro marítimo. Dicha figura refleja el aporte más importante al desarrollo del tráfico comercial a través del mar. Se hace alusión a los términos básicos que rodean a esta figura contractual y su aplicación en Costa Rica.

SUMARIO:

1. CONCEPTO

2. EVOLUCIÓN HISTÓRICA

- a. Edad Antigua
- b. Edad Media
- c. Edad Moderna
- d. Edad contemporánea
- e. En Costa Rica

3. Modalidades

- a. Según el interés
 - i. Seguro de Casco
 - ii. De flete marítimo
 - iii. Transporte de mercancías
- b. Según el medio
 - i. Marítimo o Terrestre
- c. Según la vigencia
 - i. Por tiempo y por viaje

4. Elementos



a. Subjetivos

- i. El asegurador
- ii. El asegurado

b. Formales

- i. La propuesta
- ii. Póliza
 1. Individual o cerrada
 2. Abierta o flotante
 3. In quo vis
- iii. Cláusulas
 1. Tradicionales
 - a. De averías
 - b. Total loss only (T.L.O)
 - c. Free of particular average (F.P.A)
 - d. With average (W.A.)
 - e. All risk (todo riesgo)
 - f. Deductible-average clause
 - g. De bodega a bodega
 2. Nuevas
 - a. Póliza A
 - b. Póliza B y C



DESARROLLO:

1. CONCEPTO

"... el seguro marítimo es un contrato de seguro de daños, sea de indemnización, en este caso sobre el navío, la carga, o el flete, u otro interés que cubra la póliza, por el que una persona, asegurador, se compromete a indemnizar a otra persona, asegurado, quien a su vez paga una prima por dicho compromiso, en caso de que se produzca un acontecimiento futuro e incierto, estipulado como riesgo en la póliza, y que le haya ocasionado algún perjuicio patrimonial al asegurado. Dicho acontecimiento debe producirse durante una travesía por mar, determinado número de travesías o un tiempo determinado."¹

"El seguro marítimo es un seguro que, por el monto elevado de lo asegurado, requiere, usualmente, de un reaseguro. El reaseguro es un contrato por medio del cual un sujeto llamado reasegurador, llamado aceptante, asegura parcial o totalmente un riesgo cubierto por otro asegurador, llamado cedente, sin intervenir en lo pactado entre éste y el asegurado directo original."²

2. EVOLUCIÓN HISTÓRICA

a. Edad Antigua

"Ya en la India (Código de Manú) y en Babilonia se usaba el contrato hoy llamado "Bottomry", que se documentaba en el "Bottomry bond" (de "Bottom": el casco, o sea el buque, que se daba como garantía), por el cual el propietario de un buque se hace deudor de un préstamo para el equipamiento de la nave, o para su reparación, dando el buque como garantía. Si, en cambio, lo que se debía en garantía era la carga se hablaba de "respondentia bond". Si el buque se perdía en la aventura especificada, el prestamista perdía su dinero (V. BLACK, s Law Dictionary y WINTER, cit. P. 3). Si bien es cierto que también esta figura se asemeja a la hipoteca naval, se considera en la doctrina como un mecanismo de asumir riesgos, que es lo característico de todo seguro. También se cita como antecedente de la actual normativa sobre seguro marítimo la ley de echazón ("jettison"), desde la perspectiva de la comunidad del riesgo (V. WINTER, p. 94).

El seguro marítimo es la más antigua forma de seguro que se conoce. Gracias a esta forma de contratación ha sido y es posible el desarrollo del tráfico comercial marítimo, pues la alta cuantía de los riesgos envueltos en una aventura marítima, usualmente requiere de una cobertura, in la cual cualquier empresa, al primer siniestro, iría a la ruina."³



b. Edad Media

"Los verdaderos orígenes del seguro marítimo se pueden ubicar en la Edad Media. Durante la Edad Media se practicaba el "préstamo la gruesa", que consistía en prestar dinero a interés, sujeto al éxito que tuviera el viaje marítimo, hasta que en 1234, a raíz de que el Papa Gregorio IX prohibió a cualquier cristiano prestar dinero a interés, se introdujo una nueva modalidad de financiamiento que consistía en la promesa de una suma de dinero en el evento de que la nave o su mercadería no llegaran al puerto de destino... (ACEITUNO ALDUNATE, p. 10 y 11). A cambio de esta promesa para los que corrían el riesgo, se cobraba de antemano "un precio" (la actual "prima"). Los riesgos los asumía el que hacía la promesa de pagar el siniestro.

La doctrina coincide en que el seguro marítimo nació en las ciudades italianas del medioevo. La primera póliza conocida data del año 1347 y corresponde a un contrato de seguro pactado en Génova, Italia." (v. ACEITUNO, cit. P. 12)."⁴

c. Edad Moderna

"Se cita especialmente el Guidon de Mer de 1556 (publicado en Francia). Desde el punto de vista de la Lex Mercatoria, tiene la importancia de ser una recopilación de carácter consuetudinario en la que se recogieron los usos y costumbres concernientes al comercio marítimo y, en especial, al contrato de seguro.

(...)

Sin embargo, el gran desarrollo jurídico del tema se produce gracias a la evolución de la navegación a vapor. Es precisamente con el advenimiento de la revolución industrial que la navegación cobra inusitado auge y, en consecuencia, el tema de los riesgo del mar, también."⁵

d. Edad contemporánea

"El siglo XIX revela una expansión de las compañías aseguradoras. También puede hablarse de una progresiva extensión del seguro marítimo para otorgar cobertura a la carga mientras está en el muelle o para otorgar cobertura desde la bodega del embarcador hasta la bodega de destino, mediante la cláusula 2de bodega a bodega" ("warehouse to warehouse").

En 1912 se crearon las llamadas "cláusulas del instituto", cuyo uso llegó a ser universal.

(...)

A partir del primero de enero de 1982 empezaron a regir para el mercado de Londres las nuevas "Cláusulas de Transporte Marítimo". "Las cláusulas mencionadas se mantuvieron sin alteración hasta que en 1978 fueron enriquecidas con algunas reglas definidas por las



cortes inglesas" (V. ACEITUNO, op. Cit., p. 15)."⁶

e. En Costa Rica

"En nuestro país se introduce la institución del Seguro por medio de una disposición expresa contenida en el Código General de Estado del 30 de julio de 1841, donde se indica que el Contrato de Seguro, el juego y las apuestas son contratos aleatorios, y que el primero de ellos se rige por leyes marítimas.

Esta primera norma indica que al igual que en los orígenes del Seguro a nivel mundial, en Costa Rica, el primer tipo de seguros objeto de regulación jurídica fue el Seguro Marítimo.

(...)

De esta forma se insta en nuestro país el Seguro Marítimo como la primera forma de seguro en razón de ser este el que mayor desarrollo tenía en las leyes extranjeras de la época, siéndole aplicable las leyes marítimas de época que no son ni más ni menos que las heredadas de España, únicas leyes existentes a la fecha, las cuales poca aplicación tendrían en una comunidad agrícola con un escaso desarrollo económico y social.

Luego, en 1853, el gobierno del presidente Juan Rafael Mora dicta el Código de Comercio el cual fue copiado con algunas modificaciones del Código de Comercio Español de 1829. Este nuevo Código contiene una sección dedicada a los seguros marítimos, regulada por los artículos que van del 780 al 869. Tales artículos presentan una regulación bastante extensa propia para responder a las necesidades de las potencias europeas de la época, que poca o ninguna aplicación tendrían en Costa Rica al momentote su emisión.

(...)

Es importante destacar para completar el panorama de esta breve resena(sic) sobre el Seguro Marítimo en nuestro país, que el Código de Comercio del 30 de abril de 1964 deja en vigencia el Libro Tercero del Código de Comercio de 1853, titulado "Del Comercio Marítimo" dentro del cual se encuentra la Sección III referida a los "Seguros Marítimos", a la que recién hice referencia, las cuales si bien fueron avanzadas para la época en que se dictaron, hoy día pueden considerarse anticuadas e insuficientes para regular actualmente el contrato de Seguro Marítimo."⁷

3. Modalidades

a. Según el interés

i. Seguro de Casco

"También denominado sobre cuerpos o sobre buque, cubre los riesgos que la navegación puede ocasionar al medio de transporte conocido como tal."⁸



"El seguro sobre el casco tiene su principal aplicación en barcos de gran calado, dedicado al transporte oceánico, tales como barcos graneleros o los barcos que transportan furgones o contenedores. Sin embargo, se ha extendido a todos los medios de transporte sobre el agua ampliándose de esta forma el seguro a los barcos de cabotaje, yates de placer y pesqueros, así como a algunos tipos de embarcaciones fluviales y lacustres.

En nuestro país por no existir embarcaciones de tamaño considerable, el Seguro Marítimo de casco se limita única y exclusivamente a unos pocos pesqueros, lanchas de cabotaje y yates de placer."⁹

ii. De flete marítimo

"Usualmente estipulado en beneficio del fletante, se usa para cubrir el riesgo derivado del supuesto en virtud del cual se frustra el transporte."¹⁰

"Este tipo de Seguro Marítimo no es practicado en nuestro país, sino que se negocia casi exclusivamente en los grandes centros portuarios del mundo. Esta situación se presenta porque las compañías de transporte que funcionan en nuestro país prefieren asegurar sus fletes con compañías extranjeras con gran poder económico que pueda cubrir sin peligro alguno, los elevados montos a que ascienden dichos fletes."¹¹

iii. Transporte de mercancías

"Cubre los daños que puedan sufrir las cosas objeto del contrato de transporte y sus accesorios, individualizados en la póliza..."¹²

"Incluye este seguro todo tipo de mercancías entre ellas, productos de la agricultura, productos animales, productos manufacturados, maquinaria, etc. En nuestro país se asegura dentro de este rubro, las exportaciones de productos agrícolas y otros productos de gran importancia para nuestra economía.

El seguro de mercancías en transporte constituye la rama más importante que comprende el Seguro Marítimo.

(...) el seguro de transporte de mercancía, es el único de los Seguros Marítimos que existe como tal en nuestro derecho, ya que las otras clases o no existen en nuestro Derecho de Seguros, o no presentan relevancia jurídica o económica suficiente, como es el caso del seguro de casco."¹³

b. Según el medio

i. Marítimo o Terrestre

"Del solo nombre de la distinción se deriva que se pretende dividir



el contrato según que se utilice un medio terrestre o marítimo. Se le ha criticado en el sentido de que:

'toda clasificación requiere de cierta simetría de orden lógico, que no tiene la que motiva este aparte, porque de un lado aparecen todas las variedades del seguro, inclusive el seguro de transportes terrestres y de otro, el seguro marítimo que comprende los rasgos del mar, pero sólo en cuanto amenazas para la nave, los fletes y las mercancías que hacen el objeto del contrato de transporte de aquella índole'.

Sin embargo, sí se admite que el contrato de seguros, en general, es una subespecie del contrato de seguro."¹⁴

c. Según la vigencia

i. Por tiempo y por viaje

"Se puede asegurar el bien sea por un lapso determinado o determinable, sea por todo el tiempo en que el objeto se encuentra en viaje. El seguro sobre carga es casi invariablemente asegurado por viaje; el de casco, por tiempo. Asimismo, en la última categoría se puede asegurar toda una flotilla. En cuanto a los contenedores, que tanto problema nuevo han suscitado, luego de una discusión sobre su inclusión en el seguro de carga o en el de casco, se ha llegado a determinar que pertenecen a la segunda categoría, de acuerdo con las nuevas Cláusulas Americanas."¹⁵

4. Elementos

a. Subjetivos

i. El asegurador

"El asegurador es el sujeto que ejerce la industria del seguro para la cual además de una solidez económica reconocida requiere de una organización especializada. La empresa es generalmente la forma que adopta el asegurador, siendo además necesario contar dentro de su organización con medios adecuados para alcanzar los fines que persigue, los cuales son el lucro y el autodesarrollo y en algunos casos el interés público (caso de Costa Rica).

Dentro de los medios utilizados por el asegurador destacan la utilización de agentes de seguros que colaboran en la venta de seguros, y la posibilidad de recurrir a otras empresas de Seguros extranjeras, para que ellas sirvan de reaseguradoras sobre los compromisos adquiridos por el primer asegurador. De esta forma tenemos dos elementos subjetivos que participan en alguna forma en la relación contractual facilitando la labor del asegurador.

Debe aclararse que el reasegurador no es parte en sentido estricto, sino simplemente un sujeto que eventualmente puede participar en forma indirecta en relación contractual asegurativa, en razón de



que el reaseguro y el seguro son contratos autónomos.”¹⁶

ii. El asegurado

“Es un elemento esencial del contrato y generalmente es quien inicia la gestión del contrato. En el Seguro Marítimo e mercancías, generalmente el asegurado son empresas dedicadas al comercio exterior de toda clase de bienes, siendo un número importante los que se dedican a la exportación de productos agrícolas. También está constituido por comercio menor, donde se transportan bienes de uso o consumo doméstico.

(...)

En los seguros de daños en general incluyendo al Seguro Marítimo, el asegurado es la persona que soporta el riesgo y que normalmente estipula el contrato, asume la obligación de pagar la prima y adquiere el derecho a la percepción de la indemnización.

La doctrina dominante afirma que el asegurado es aquella persona titular de un interés económico o jurídico en la conservación de la cosa asegurada.

(...)

El asegurado puede contratar por sí mismo o por medio de representante. Si lo hace por sí mismo no se presenta mayor problema y es lo común, el tomador del seguro o suscriptor del contrato es en este caso el propio asegurado, siendo también el beneficiario en el caso del siniestro; de manera que todos los efectos del contrato recaen sobre una misma persona.

El contrato por medio de representante puede hacerse de dos formas:

1. en nombre y por cuenta ajenos (aseguro mediante representación directa). Parte en el contrato es el representante.
2. En nombre propio y por cuenta ajena, declarándolo así en el contrato (seguro por cuenta ajena). Parte en el contrato es el contratante, pero solo para las obligaciones, para el derecho lo es el verdadero interesado.”¹⁷

b. Formales

i. La propuesta

“La propuesta a(sic) proposición, como también se le conoce en la terminología de seguros, es según Fernando del Caño ‘el documento redactado según fórmula dispuesta por la empresa aseguradora, en el que consta la solicitud del que pretende asegurarse contra un riesgo determinado y se concretan las circunstancias objetivas y subjetivas del riesgo’.

(...)

En cuanto a su contenido, la proposición lleva consigo la solicitud dirigida al asegurador de querer concertar el contrato, pero el



elemento fundamental de ésta radica en las declaraciones relativas a las circunstancias objetivas y subjetivas, en virtud de las cuales el asegurador podrá apreciar el riesgo que va a cubrir.

(...)

Como la propuesta es un proyecto de póliza, debe contener los elementos esenciales de la misma como son: partes contratantes, interés que se asegura, riesgos, duración del seguro, precio del mismo, objetos asegurados.

En la mayoría de los países, la proposición del seguro no obliga a las partes, sino que la obligación nace en el momento de firmar la póliza, en la que consta la voluntad y el consentimiento de los contratantes. La doctrina califica a esta gestión del asegurado como un mero acto preparatorio, a un mero ofrecimiento de seguro, que el asegurado puede libremente retirar, como también puede rehusarlo el asegurador."¹⁸

ii. Póliza

1. Individual o cerrada

"Se caracterizan porque se utilizan para un viaje determinado, con identificación precisa del objeto sobre la que recaen; especifican el valor del bien asegurado y son propias de los transportes únicos y fijados."¹⁹

2. Abierta o flotante

"Se tiene una póliza abierta, flotante, de abono, de declaraciones (todos esos nombres recibe este documento), cuando el seguro es asumido para todas las mercancías cargadas sobre cualquier nave a escogencia del asegurado. Consecuentemente, el asegurador se obliga a indemnizar en caso de siniestro, por las pérdidas sufridas por los cargamentos del asegurado, sin excepción alguna. En estos contratos, el asegurado asume la carga de dar aviso al asegurador de los nuevos cargamentos conforme se suscitan. En ese momento, además, debe cumplir con la obligación de pagar la prima correspondiente. Esta entrega no es elemento conformante del contrato (en cuyo caso tendríamos que sostener que es real, y ya hemos dicho que el contrato de seguro es de forma libre), sino el cumplimiento de una obligación derivada de la especie fáctica contractual. El sólo pensar en el intenso tráfico de mercancías, en la rapidez y agilidad con que se celebran y ejecutan los contratos de venta internacionales nos revela la utilidad práctico económica de esta forma asegurativa."²⁰

3. In quo vis

"esta modalidad de contrato es una suerte de combinación de la póliza abierta 8en cuanto deja indeterminado el nombre y



características del buque) y de la cerrada (en cuanto recae sobre un cargamento determinado). Toma su nombre de la expresión *in quo vis vasello*, que significa "en el buque que quieras". Si bien recae sobre un cargamento determinado, deja a escogencia del asegurado la elección del buque sobre el cual trasegará la mercancía. Para proteger los intereses del asegurador, se pacta sobre ciertas condiciones generales que deber reunir el buque (tonelaje, dimensiones, que tenga determinadas cámaras como la refrigeración, etc). Generalmente, la prima se paga anticipadamente, y el asegurado corre con la carga de comunicar al asegurador la decisión tomada en cuanto a la nave."²¹

iii. Cláusulas

1. Tradicionales

a. De averías

"Avería (average) es un término que significa "daño o pérdida parcial", en oposición a pérdida total.

La llamada avería gruesa o avería general (general average) no es una pérdida o daño total, sino un sacrificio parcial de los intereses de la aventura marítima para salvar ésta. La avería gruesa, cuyos orígenes se encontraban en la Lex Mercatoria, prácticamente admitida en toda la historia occidental y en todas las naciones. Su regulación actual se encuentra en las Reglas Cork Amberes 1994 (elaboradas en Sydney), a cuyo texto remitimos.

(...)

La llamada avería particular es una pérdida o daño parcial que afecta uno de los intereses, pero no es producto de alguno de los sacrificios a que alude la avería general."²²

b. Total loss only (T.L.O)

"Con esta cláusula se da una cobertura para riesgos específicamente previstos (no para cualquier riesgo). Se habla de pérdida total real (*actual*) y de pérdida total constructiva (*constructive*). En la primera la mercadería se destruye totalmente o queda sin valor; la segunda se da cuando el costo de reparación o de transporte para reparación es más alto que su valor. En este caso el asegurado puede "abandonar" (expresión técnica de seguros) sus derechos a favor del asegurador. El concepto de pérdida total constructiva es diferente en la ley de USA y la Ley inglesa, pues la primera la admite siempre que el costo sea más de la mitad del valor, lo que no ocurre en el Derecho inglés (V. KEETON, cit., p. 129)."²³

c. Free of particular average (F.P.A)

"Libre de avería particular: el seguro no cubre daños o pérdidas parciales, que constituyen averías particulares (dice literalmente



la póliza del INS) salvo en ciertos casos como naufragio, varamiento, incendio, etc... Mediante esta cláusula se limitan los efectos solamente a cierto tipo de daños, excluyendo la avería particular, salvo en los ejemplos mencionados y otros específicamente establecidos en las pólizas. **Cubre la pérdida total y la avería gruesa.**

Un ejemplo de póliza con cláusula FPA (LAP) sería aquella en cuyo "Memorándum" se dijera: "Se acuerda que... los vegetales y otros productos perecederos serán cubiertos libres de avería, a menos que esta sea general". O bien la que expresara: "... se asume el riesgo sobre el café en sacos, libre de avería bajo un diez por ciento, salvo que sea general". A menudo el propósito de esta cláusula es librar al asegurador de reclamaciones menores, cuya administración y ajuste sería a la larga de un costo mayor."²⁴

d. With average (W.A.)

"Se le llama cláusula de avería particular (o de pérdida parcial). Significa que se **cubren las averías particulares** si exceden de cierto monto porcentual (usualmente 3%, en las pólizas inglesas) o aunque sean menores en ciertos casos como hundimiento e incendio. A este porcentaje se le denomina franquicia, el seguro no se paga a menos que la pérdida supere un determinado monto. Si la supera se paga plenamente. En las pólizas norteamericanas su formulación usual es: "no, a menos que llegue a un 5% (*"unless amounting to five per cent"*)"²⁵

e. All risk (todo riesgo)

"Esta cláusula realmente no cubre todo riesgo, pues tiene exclusiones). Es la cobertura más amplia, completa y cara. Solamente cubre pérdidas • físicas por causas externas, no todo riesgo ; no cubre por ejemplo pérdidas por vicios propios de la naturaleza de las mercancías, pérdidas por cambios de precios en el mercado, riesgos de guerra, de huelga y otros. Todos estos riesgo que no están cubiertos por la "póliza contra todo riesgo", pueden ser contratados mediante addendum (anexo)."²⁶

f. Deductible-average clause

"Cuando hay deducible y ocurre el siniestro se paga la cobertura pactada, menos un monto determinado, según se explicó al hacerse la distinción entre deducible y franquicia. Su formulación usual es: "sujeta a un deducible de...% o de \$..." (*"subject to a deductible average of ... % or \$. .."*)"²⁷

g. De bodega a bodega

"Esta cláusula cubre a las mercancías o bienes desde que dejan la



bodega o Almacén en el lugar determinado en la póliza para el inicio del viaje, continua durante el curso ordinario del tránsito, incluyendo transbordos usuales si los hubiere, hasta que los bienes son descargados del buque en su puerto final de destino. Sin embargo la cobertura continua mientras los bienes siguen en tránsito, hasta que son entregados en la Bodega o Almacén de destino en un plazo razonable establecido en la misma póliza. Es conocida como "Warehouse to warehouse" tradicionalmente utilizado por el INS expresa : *"Por el presente se hace la aclaración de los alcances del término de Bodega a Bodega ; este término se refiere a! trayecto asegurado, el cual comienza desde que los bienes salen de la bodega del Remitente y continúa su curso normal, incluyendo bodega transitoria del transporte y de aduana y termino 60 días después de la llegada del vehículo porteador (vapor, avión o camión) a puertos nacionales o extranjeros o, antes cuando la mercadería llegue a bodegas del Asegurado, Consignatario o cuando la misma quede bajo el control de estos o sus empleados, lo primero que ocurra. Sin embargo, la cobertura de Robo, Saqueo y falta de entrega, en el trayecto de las aduanas y bodegas de ferrocarril común o camión operará únicamente si el Asegurado o Consignatario al recibir la mercadería fáltame o saqueada, hace la respectiva protesta..."*²⁸

2. Nuevas

a. Póliza A

"Se trata de la forma más utilizada de seguro marítimo. Incluye:

- **La cláusula de riesgos:** otorga una amplia cobertura. *"Esta póliza cubre lodo riesgo (eventualidad, no peligros ciertos) de pérdida o daño físico a la carga o mercancía asegurada, definida como materia asegurada, producido por cualquier causa, exceptuando las que se estipulan ..."* No cubre gastos.

- **La cláusula de avería gruesa** expresa normalmente: *"Este seguro cubre la avería gruesa y las gastos de salvamente incurridos para evitar o prevenir las pérdidas, cualquier que sea su causa, excepto tas excluidas..."*

- **La cláusula "ambos culpables de colisión"**. Indemniza al asegurado en la proporción que le compete. Es un seguro de pérdidas y daños. El asegurador, sin embargo acepta esta responsabilidad.

- **La cláusula de exclusiones generales.**

"En ningún caso este seguro cubre... "

1. Conducta dolosa: *"La pérdida, daño o gasto atribuible a conducta dolosa del asegurado" (Wilful misconduct, incluye en ella la negligencia temeraria.);*

2. Derrames usuales: *"Los derrames usuales, pérdidas de peso o volumen naturales o el uso y desgaste normales de los bienes objeto*



del seguro".

3. Embalaje inadecuado: *"La pérdida o daño causado por embalaje o preparación inadecuada o insuficiente de la materia asegurada..."*

4- Vicio propio: *"Pérdida, daño o gasto causado por vicio propio, entendiéndose por tal el germen de destrucción o deterioro que llevan en sí las cosas por su propia naturaleza o destino, aunque se las suponga de la más perfecta calidad en su especie".*

5. Demora: *"La pérdida, gasto o daño causado directamente por demora, aun cuando dicha demora sea consecuencia de un riesgo asegurado (excepto los gastos que deban pagarse de acuerdo con la cláusula 2 de A.G., que antecede)".*

6. Insolvencia financiera: *"La pérdida o daño que sea consecuencia de insolvencia o incapacidad financiera de los propietarios, gestores, fletadores u operadores de la nave o de sus respectivos agentes".*

1. La Cláusula de exclusión por contaminación radiactiva: *"Esta cláusula será imperativa y reemplazará cualquier cosa contenida en este seguro que sea incompatible con la misma".* Es una exclusión total del riesgo atómico (radiaciones ionizantes, contaminación por radioactividad y cualquier propiedad radiactiva, tóxica explosiva u otras propiedades peligrosas de instalaciones, reactores y otros montajes nucleares.

8. Destrucción deliberada (exclusión 4.7 de las cláusulas B y C) : *"El daño o destrucción deliberada de la materia asegurada o de cualquier parte de la misma por un acto ilícito de cualquier persona o personas".* Esta cláusula no se encuentra en las Cláusulas A, por lo que en ellas sí encuentra cobertura.

9. Exclusión de innavegabilidad e ineptitud: *"En ningún caso este seguro cubrirá la pérdida. Daño o gasto originado por innavegabilidad de la nave o embarcación, medio de transporte, contenedor o remolque para el transporte con seguridad de los bienes objeto del contrato, cuando el asegurado o sus empleados sean conocedores de ¡al innavegabilidad o ineptitud en el momento*
Es en su forma tradicional un anexo. Por ejemplo, el Addendum De Bodega a Bodega en que los bienes objeto del seguro sean cargados en aquellas". *"La navegabilidad del buque consiste en que este debe estar razonablemente en condiciones de aptitud para enfrentar, en todos sus aspectos, los riesgos ordinarios del mar durante la aventura marítima. Es una cuestión de hecho ; no bastan los certificados de seguridad, si en la práctica se demuestra que la nave no era segura o era deficiente en algún aspecto".*

10. Exclusión de guerra: *"En ningún caso este seguro cubrirá la pérdida, daño o gasto causado por: guerra, guerra civil, rebelión, revolución, insurrección o lucha civil que provenga de cualquier de estas circunstancias o por cualquier acto hostil por o contra de un*



poder beligerante". Es una exclusión necesaria en las cláusulas A de "Todo riesgo"; no así en las cláusulas B y C de riesgos enumerados (*named perils*). Tampoco cubre: "Captura, secuestro, embargo preventivo, restricción o detención, así como sus consecuencias o cualquier intento de ello", "minas torpedos y bombas abandonadas u otras armas de guerra abandonadas".

11. Exclusión de huelga: "En ningún caso este seguro cubrirá la pérdida, daño o gasto: causado por huelguistas, trabajadores afectados por cierre patronal (*lock out*) o personas que tomen parte en disturbios laborales, motines o conmociones civiles", "Resultantes de huelgas, trabajadores afectados por cierre patronal, disturbios laborales, motines o conmociones civiles".

- **La cláusula de tránsito.** Fija con precisión la extensión de la cobertura: dónde comienza, como continúa y en qué momento termina.

- **La cláusula de terminación.** Se refiere a circunstancias que fuera del control del asegurado, hacen que el contrato de transporte termine o un puerto o lugar distinto. Se establece que "Este seguro terminará, a menos que se de aviso al asegurador, permaneciendo vigente sujeto a una prima adicional, eventualmente".

- **La cláusula de cambio de viaje.** "Si después de la entrada en vigencia de este seguro, se cambiara el destino por el asegurado, se mantendrá la cobertura mediante el pago de una prima y condiciones a convenir, sujeto a que sea dado aviso inmediato a los aseguradores".

- **La cláusula de interés asegurable.**

"Para recobrar bajo la presente, el asegurado deberá tener un interés asegurable sobre las mercaderías cubiertas al momento de ocurrir la pérdida".

- **La cláusula de extensión del derecho a indemnización.** "Sin perjuicio de lo dispuesto, el asegurado tendrá derecho a la indemnización de las pérdidas aseguradas ocurridas durante el período cubierto por el presente seguro, aun cuando las pérdidas acaecieran antes de que el contrato de seguro haya sido formalizado, a no ser que el asegurado tuviera conocimiento de la pérdida y los aseguradores no la tuvieran".

- **La cláusula de gastos de reexpedición.**

"Si como resultado del acaecimiento de un riesgo cubierto por este seguro, el viaje termina en un puerto o lugar distinto de aquel para el cual las mercaderías aseguradas se encuentran cubiertas, los aseguradores reembolsarán al asegurado de cualquier gasto extraordinario apropiado y razonablemente incurrido en la descarga, almacenaje y reexpedición de las mercaderías hasta el destino asegurado bajo la presente".

- **La cláusula de pérdida total constructiva.** "Ningún reclamo por pérdida total constructiva será indemnizado bajo la presente a no



ser que la materia asegurada sea razonablemente abandonada a causa de que su pérdida total efectiva resulta inevitable, o debido a que el costo de recuperación, reacondicionamiento y reexpedición de la materia hasta el destino a que está asegurada exceda del valor a la llegada".

- **La cláusula de otros seguros.** "En caso de reclamo de indemnización, el asegurado deberá proporcionar a los aseguradores una declaración de los montos amparados bajo toda otra cobertura contratada sobre la misma materia".

- **La cláusula de no efecto.** Ejemplo: "Este seguro no tendrá efecto en beneficio del transportista u otro depositario".

- **Obligaciones del asegurado.** "Tomar las medidas razonablemente necesarias para evitar o aminorar tal pérdida, asegurarse de que todos los derechos contra transportistas, depositarios u otros terceros estén debidamente preservados y ejercidos. Los aseguradores, en adición a cualquier pérdida amparada bajo la presente, reembolsarán al asegurado cualquier gasto en que adecuada y razonablemente se haya incurrido en el cumplimiento de estas obligaciones".

- **La cláusula de renuncia.** "Las medidas que adopten, tanto el asegurado como(sic) los aseguradores con el objeto de salvar, proteger o recobrar la materia asegurada, no serán consideradas como renuncia o aceptación de abandono, ni perjudicarán de otra forma los derechos de cada una de las partes".

- **La cláusula de prontitud razonable.** "Es condición de este seguro que el asegurado y sus agentes, empleados o mandatarios deberán actuar con razonable prontitud y diligencia en todas las circunstancias dentro de su control".

- **La cláusula de aviso inmediato.** "Es necesario que el asegurado, cuando esté en conocimiento de un evento que se encuentra cubierto bajo este seguro, dé aviso inmediato a los aseguradores y el derecho a tal cobertura dependerá del cumplimiento de esta obligación". Se trata en realidad de una carga y no de una obligación.

- **Otras cláusulas.** Ley aplicable. "Este seguro está sujeto a..."²⁹

b. Póliza B y C

Incluye:

- **Cláusula de riesgos cubiertos.** Cubre: "Pérdida o daño físico a la carga o mercadería definida como materia asegurada atribuible razonablemente a dos tipos de riesgos"

Riesgos que se apartan del principio inglés de de causa próxima: incendio o explosión, que la nave o embarcación encalle, vare, se hunda o vuelque, volcamiento o descarrilamiento del medio de transporte terrestre, colisión o contacto de la nave, embarcación o



medio de transporte con cualquier objeto externo que no sea agua, descarga del cargamento en un puerto de arribada forzosa, si éste es legítima, terremoto, erupción volcánica o rayo.

Riesgos sujetos al principio de causalidad: pérdida o daño causado a la materia asegurada por sacrificio en avería gruesa, barrido de cubierta (sólo amparado en el clausulado B), entrada de agua de mar, lago o río en la bodega de la nave, embarcación, medio de transporte, contenedor, remolque o lugar de almacenaje, pérdida total de cualquier bulto que caiga por la borda o se desprenda durante la carga o la descarga de la nave o embarcación.

Respecto al principio de causalidad, en la práctica inglesa hay dos reglas importantes:

- a. Si existe o no un riesgo excluido de la cobertura;
- b. Si sus efectos pueden o no separarse de la operación de los otros riesgos causantes de la pérdida o daño.

"Al comprobarse la actuación, en el daño de la cosa asegurada, de un riesgo excluido, cuyos efectos no pueden separarse de las otras causas intervinientes, la doctrina inglesa es drásticamente opuesta a la indemnización por parte del asegurador" (ACEITUNO, cit. p. 27).

- **La cláusula de exclusiones.** Tienen en B y C las mismas exclusiones de A, pero agregando una nueva: *"El daño o destrucción deliberada de la materia asegurada o de cualquier parte de la misma por un acto ilícito de cualquier persona o personas".*

- **La cláusula de exclusión de contaminación radioactiva.** *"En ningún caso este seguro cubrirá pérdida, daño, responsabilidad o gasto directa o indirectamente causado por, o surgido a raíz de : radiaciones ionizantes, o contaminación (sic) por radiactividad proveniente de cualquier combustible nuclear de cualquier desecho nuclear o de la combustión de combustibles nucleares, etc..."³⁰*

FUENTES CITADAS

¹ CORDERO González, Juan Manuel y MOLINARI Vélchez, William. El contrato de seguro de transporte aéreo y marítimo en el comercio internacional. Tesis para optar por el grado de Licenciados en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, 1991. pp. 22-23. (Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica,



signatura 2318).

- ² PÉREZ Vargas, Víctor. El contrato de seguro marítimo. *Revista IVSTITIA*. (168) Diciembre, 2000. p. 8. ((Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-I).
- ³ PÉREZ Vargas, Víctor. El contrato de seguro marítimo. *Revista IVSTITIA*. (168) Diciembre, 2000. p. 6. ((Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-I).
- ⁴ PÉREZ Vargas, Víctor. El contrato de seguro marítimo. *Revista IVSTITIA*. (168) Diciembre, 2000. p. 6. ((Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-I).
- ⁵ PÉREZ Vargas, Víctor. El contrato de seguro marítimo. *Revista IVSTITIA*. (168) Diciembre, 2000. p.p 6 y 7. ((Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-I).
- ⁶ PÉREZ Vargas, Víctor. El contrato de seguro marítimo. *Revista IVSTITIA*. (168) Diciembre, 2000. p. 7. ((Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-I).
- ⁷ AGUILAR Gutiérrez, David. El contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías. Tesis para optar por el grado de Licenciado en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, 1986. pp. 25, 26 y 27. (Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 1598).
- ⁸ BROSETA Pont citado por CAPPELLA Molina, Gino. El contrato de seguro marítimo. *Revista Judicial*. (56) junio de 1992. p. 79. (Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-R).
- ⁹ AGUILAR Gutiérrez, David. El contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías. Tesis para optar por el grado de Licenciado en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, 1986. p. 33. (Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 1598).
- ¹⁰ BROSETA Pont citado por CAPPELLA Molina, Gino. El contrato de seguro marítimo. *Revista Judicial*. (56) junio de 1992. p. 79. (Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-R).
- ¹¹ AGUILAR Gutiérrez, David. El contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías. Tesis para optar por el grado de Licenciado en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, 1986. p.p 35 y 36. (Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de



Costa Rica, signatura 1598).

- ¹² WINTER citado por CAPPELLA Molina, Gino. El contrato de seguro marítimo. *Revista Judicial*. (56) junio de 1992. p. 79. (Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-R).
- ¹³ AGUILAR Gutiérrez, David. El contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías. Tesis para optar por el grado de Licenciado en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, 1986. p.p 37 y 38. (Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 1598).
- ¹⁴ OSSA citado por CAPPELLA Molina, Gino. El contrato de seguro marítimo. *Revista Judicial*. (56) junio de 1992. p. 79. (Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-R).
- ¹⁵ CAPPELLA Molina, Gino. El contrato de seguro marítimo. *Revista Judicial*. (56) junio de 1992. p. 79. (Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-R).
- ¹⁶ AGUILAR Gutiérrez, David. El contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías. Tesis para optar por el grado de Licenciado en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, 1986. p. 85. (Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 1598).
- ¹⁷ AGUILAR Gutiérrez, David. El contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías. Tesis para optar por el grado de Licenciado en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, 1986. p.p 94, 95 y 96. (Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 1598).
- ¹⁸ CORDERO González, Juan Manuel y MOLINARI Vílchez, William. El contrato de seguro de transporte aéreo y marítimo en el comercio internacional. Tesis para optar por el grado de Licenciados en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, 1991. pp. 129, 130 y 131. (Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 2318).
- ¹⁹ BROSETA Pont citado por CAPPELLA Molina, Gino. El contrato de seguro marítimo. *Revista Judicial*. (56) junio de 1992. p. 80. (Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-R).
- ²⁰ ZAMPELLA citado por CAPPELLA Molina, Gino. El contrato de seguro marítimo. *Revista Judicial*. (56) junio de 1992. p. 80. (Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-



R).

- ²¹ ZAMPELLA citado por CAPPELLA Molina, Gino. El contrato de seguro marítimo. *Revista Judicial*. (56) junio de 1992. p. 80. (Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-R).
- ²² PÉREZ Vargas, Víctor. El contrato de seguro marítimo. *Revista IVSTITIA*. (168) Diciembre, 2000. p.p 11 y 12. ((Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-I).
- ²³ PÉREZ Vargas, Víctor. El contrato de seguro marítimo. *Revista IVSTITIA*. (168) Diciembre, 2000. p. 12. ((Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-I).
- ²⁴ PÉREZ Vargas, Víctor. El contrato de seguro marítimo. *Revista IVSTITIA*. (168) Diciembre, 2000. p. 12. ((Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-I).
- ²⁵ PÉREZ Vargas, Víctor. El contrato de seguro marítimo. *Revista IVSTITIA*. (168) Diciembre, 2000. p. 12. ((Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-I).
- ²⁶ PÉREZ Vargas, Víctor. El contrato de seguro marítimo. *Revista IVSTITIA*. (168) Diciembre, 2000. p. 12. ((Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-I).
- ²⁷ PÉREZ Vargas, Víctor. El contrato de seguro marítimo. *Revista IVSTITIA*. (168) Diciembre, 2000. p. 12. ((Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-I).
- ²⁸ PÉREZ Vargas, Víctor. El contrato de seguro marítimo. *Revista IVSTITIA*. (168) Diciembre, 2000. p.p 12 y 13. ((Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-I).
- ²⁹ PÉREZ Vargas, Víctor. El contrato de seguro marítimo. *Revista IVSTITIA*. (168) Diciembre, 2000. p.p 13, 14 y 15. ((Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-I).
- ³⁰ PÉREZ Vargas, Víctor. El contrato de seguro marítimo. *Revista IVSTITIA*. (168) Diciembre, 2000. p. 15. ((Localizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 340-I).