

EL SEGURO EN LA EXPORTACIÓN Y EN PARTE EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Roberto Rivera Rivera

I. Naturaleza del seguro marítimo

En un contrato de seguro marítimo, el asegurador se obliga mediante una prima, a indemnizar al asegurado cuando éste sufra pérdidas o daños causados por peligros inherentes a la aventura marítima.

1. *Contrato de indemnización*

Los viejos usos y las costumbres internacionales (fuentes supletorias de nuestro derecho marítimo LNC Art. 6) han determinado que el contrato de seguro marítimo sea un contrato indemnizatorio; es decir, la suma a pagar por los asegurados en caso de pérdida o avería tiene como límite máximo la pérdida pecuniaria del asegurado.

Sin embargo, este principio indemnizatorio tiene matices peculiares al seguro marítimo, pues las cosas expuestas a los riesgos del mar normalmente están en tránsito durante la vigencia del seguro, y sobre todo en el caso de las mercancías, los valores fluctúan y generalmente aumentan de valor al acercarse a su destino final. Por ello, es usual que la suma asegurada, en casos de mercancías, esté a menudo formada por el valor de factura, el monto de fletes, gastos, seguros, impuestos, entre otros conceptos, y un tanto por ciento de todo lo anterior para cubrir la parte de la utilidad.

*Memoria Sexto Simposio sobre Arbitraje Comercial Internacional y Derecho Marítimo. Academia de Arbitraje y Comercio Internacional, Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C. 1980.

El valor de mercado de una mercancía, como ocurre en el seguro de incendio, no siempre es la norma y por esa razón nuestra ley marítima (LNCM Art. 226) establece que la suma asegurada por daños y perjuicios será el límite de las obligaciones del asegurador; quien estará obligado a cubrir sólo los causados efectivamente.

Por el contrario, cuando el asegurado no tiene interés asegurable en las cosas amparadas, no puede reclamar ninguna indemnización, pues no ha sufrido ningún detrimento en su patrimonio.

Cuando se han contratado uno o más seguros, sin dolo o mala fe, por suma superior al valor real de la cosa asegurada, los seguros serán válidos pero sólo hasta por ese mismo valor. La suma asegurada se deducirá y los aseguradores bonificaran el excedente de la prima pagada (LNCM Arts. 227 a 230). Cuando el riesgo hubiere desaparecido al momento de la celebración del contrato, el seguro será nulo y el asegurador tendrá la obligación de devolver las primas que hubiere cobrado.

Pueden también hacerse seguros valuados, en cuyo caso la suma asegurada servirá de base para el cobro de las primas y para el pago de siniestros. Los aseguradores pueden impugnar la valuación no sólo por las causales generales de nulidad de las obligaciones, sino también por exageración manifiesta sobre el precio corriente de las mercancías en el lugar de destino (Cod. de Com. Art. 823).

En este caso, el asegurador tiene la opción de reponer o reparar, en vez de pagar la indemnización a que lo obliga la LCS (Art. 116).

Por la doctrina de subrogación, el asegurado no puede cobrar más indemnización que la pérdida pecuniaria que hubiere sufrido. Por esa razón, el asegurador que indemnice por los daños que cubra el pago el seguro, se subrogará en los derechos y acciones que corresponden al beneficiario contra terceros, por responsabilidades de éstos en los daños sufridos, pero sólo por el valor de lo pagado por dichos aseguradores.

2. Los peligros inherentes a la aventura marítima

El seguro marítimo, hoy en día, se extiende a proteger al asegurado contra daños o pérdidas sufridos aun en aguas interiores o tierra adentro, como parte incidental y complementaria de la travesía marítima.

3. Las cosas en las que se tiene interés asegurable

Las principales cosas que se pueden amparar son:

- a) el buque
- b) las mercancías
- c) el flete
- d) los gastos y utilidades;
- e) los salarios;
- f) la responsabilidad del naviero derivada del ejercicio de la navegación; y
- g) los préstamos, anticipos y desembolsos.

Analicemos los tres primeros conceptos, que son de mayor interés en este tema:

a) El buque

Se aplican, a los buques, las normas relativas a los bienes muebles (LNCM Art. 106). El navío y sus pertenencias y accesorios constituyen una universidad de hecho. Se entienden por pertenencias y accesorios del buque, la maquinaria, los instrumentos, anclas, cadenas, botes de salvamento y, en general, todas las cosas destinadas de manera permanente al servicio de la navegación, al ornamento de la nave, así como los fletes devengados (LNCM Art. 107).

Además, cada buque, con sus pertenencias y accesorios, constituye la fortuna de mar.

b) Mercancías

De acuerdo con los usos y costumbres del mar, el término "mercancías" no incluye ni los equipajes y efectos personales de los tripulantes o pasajeros, ni las provisiones y víveres que se encuentren a bordo. En general, las mercancías son aquellas que son objeto de comercio (CC Art. 332, por ejemplo).

a) Flete

Flete es tanto la contraprestación que el cargador debe pagar al naviero al efectuar un contrato de transporte marítimo (contrato de fletamento) (LNCM Art. 157), como la contraprestación que un naviero arrendatario (fletador) debe pagar a un propietario (fletante) al efectuar un contrato de arrendamiento de naves (charter party). El flete no incluye el pasaje.

II. Interés asegurable

Cualquier persona interesada en una aventura marítima que pueda sufrir decaimiento en su patrimonio al momento de ocurrir un siniestro asegurado, tiene un interés asegurable.

Para que una persona pueda cobrar una indemnización de un asegurado marítimo, debe probar dicho interés asegurable, aunque su nombre no aparezca en la póliza como asegurado o beneficiario.

Debemos recordar que, por regla general, los seguros marítimos se contratan por cuenta de quien corresponda. El Art. 222 de la LNCM empieza diciendo que el seguro marítimo podrá contratarse por cuenta propia o de un tercero. La LCS, además, recoge la práctica usual de efectuar seguros por cuenta de otro, con o sin la designación de la persona del tercero asegurado (LCS Art. 11).

La misma LCS (Art. 85) establece que todo interés económico que una persona tenga en que no se produzca un siniestro, podrá ser objeto de contrato de seguro contra los daños.

En realidad, los aseguradores aseguran el interés que el asegurado o beneficiario tengan en la conservación de la cosa, si la pérdida o avería les causa una pérdida pecuniaria en su patrimonio.

Ejemplos de algunas personas que pueden tener interés asegurable en seguro marítimo (casco o carga):

- a) propietarios, remitentes y consignatarios;
- b) acreedores hipotecarios;
- c) deudores hipotecarios;
- d) patrón y tripulación del buque;
- e) agente aduanal;
- f) navieros;
- g) depositarios;
- h) personas que ejercen con derechos de retención;
- i) acreedores, en general, del asegurado o beneficiario;
- j) personas que ejecutaron maniobras de salvamento;
- k) liquidadores de averías;
- l) aseguradores marítimos;
- m) personas que esperan obtener utilidades de una aventura marítima (fletantes, fletadores, por ejemplo);
- n) estibadores y alijadores;

- o) autoridades aduanales y marítimas; y
- f) apresadores.

Por lo que respecta a la carga, es indispensable que el exportador conozca las modalidades marítimas de la compra-venta para saber en qué momento el vendedor le transmite al comprador la responsabilidad de los riesgos (LNCM Cap.III Arts. 210-221).

La regla general, en materia de interés asegurable, es que éste exista al momento del siniestro.

El reclamante, entonces, puede no tener ningún interés asegurable al momento de celebrarse el contrato y puede adquirirlo posteriormente.

III. El contrato de seguros

El Seguro en México es un contrato consensual. Es decir, se perfecciona con el consentimiento de ambas partes. No es formal. Se estila expedir una póliza, la cual sólo es la prueba del contrato y, a falta de póliza, el contrato de seguro marítimo se puede probar por cualquier otro medio de prueba legal (LNCM Art. 222).

En cambio, en tierra, los demás seguros se prueban con la póliza o con la confesional (LCS Art. 19).

La póliza mexicana de mercancías cubre toda clase de transportes (aéreos, terrestres y marítimos) y en la sección marítima, en condiciones generales, se amparan los riesgos llamados en México ordinarios de tránsito y en otras partes del mundo, libre de avería particular. Dichos riesgos son:

- a) incendio;
- b) rayo; *
- c) explosión;
- d) varadura, hundimiento o colisión del barco;
- e) pérdida de bultos por entero, caídos (al mar) durante las maniobras de carga, descarga o transbordo; y
- f) la contribución del asegurado a la avería gruesa y a los gastos de salvamento.

Las averías particulares se cubren como ampliación a la cobertura básica y generalmente se contratan las que se necesitan cubrir (o las que se pueden cubrir).

Los seguros marítimos se pueden contratar por viaje o por tiempo. Tratándose de mercancías, lo usual es contratar el seguro por viaje.

Si durante el transporte se interrumpe el viaje éste sufre desviaciones por causas anormales, no exceptuadas en el seguro y que no dependen de la voluntad del asegurado, y las mercancías quedaran temporalmente estacionadas, el seguro continuará en vigor y el asegurado pagará la prima adicional que corresponda.

En los seguros de mercancías por viaje, la vigencia del seguro salvo pacto en contrario, se inicia en el momento en que éstas sean entregadas al porteador (el cual, por regla general, las recibe sobre la cubierta del buque), y cesa en el momento en que sean desembarcadas en el lugar de su destino y se pongan a disposición del consignatario (esto usualmente sucede a costado del buque en el muelle del puerto final de destino).

Esta vigencia se puede ampliar para cubrir las necesidades específicas del asegurado, hasta extender la vigencia, de tal suerte que se cubran las mercancías desde que salgan de las bodegas iniciales en el puerto de origen hasta que se entreguen en las bodegas ubicadas en el punto final de destino.

IV. Siniestros y abandono

Los siniestros se pueden dividir de varias maneras, a saber:

- a) pérdida total;
- b) pérdida parcial;
- c) pérdida total real;
- d) pérdida total implícita o virtual;
- e) avería particular;
- f) avería gruesa.

Cuando existe una pérdida total implícita o virtual, el asegurado tiene derecho a abandonar las cosas aseguradas y reclamarle la pérdida total al asegurador.

El abandono debe seguir los usos y costumbres marítimas, y generalmente opera cuando las averías equivalen a partes o más del valor asegurado.

La LNCM no es muy explícita en materia de abandono de mercancías a los aseguradores, y en materia de abandono de buques existe una

cierta confusión en dos conceptos similares, la dejación y el abandono del buque.

La avería particular es una pérdida parcial, que sólo afecta a un interés particular, y hacia la cual no hay responsabilidad de contribuir al pago de dicha avería por parte de otros intereses.

Es avería gruesa todo daño o gasto extraordinario ocasionado deliberada y directamente por actos del capitán al buque o a su cargamento, para salvarlos de un riesgo conocido y real (LNCM Art. 256).

V. Medidas de salvaguarda o recuperación

La póliza mexicana tiene una cláusula que dice: Al tener conocimiento de un siniestro producido por alguno de los riesgos amparados por esta póliza, el asegurado, sus apoderados, sus depositarios o causahabientes, deberán actuar para la defensa y protección de los bienes y para establecer derechos de recobro y por lo tanto, entablarán reclamaciones o juicios y en su caso viajarán y harán los gestiones necesarias para la salvaguarda o recuperación de los bienes o de parte de ellos. El incumplimiento de esta obligación, podría afectar los derechos del asegurado en los términos de Ley.

A tales gastos contribuirá la Compañía con el porcentaje que le corresponda, según la relación que guarde la suma asegurada con el valor real de los bienes. Ningún acto de la Compañía o del asegurado para recuperar, salvar o proteger los bienes se interpretará como renuncia o abandono (LCS Art. 113, LNCM Art. 231).

Esta cláusula establece un contrato de seguro reparado y se refiere sólo a los gastos que erogue el asegurado o quien represente sus intereses a fin de salvaguardar la mercancía, a fin de evitar o disminuir los daños, o cuando intente acciones de recuperación frente a porteadores o terceros responsables.

VI. Arbitraje

La LGIS establece, en su Art. 135, que en caso de reclamación contra una institución de seguros, el reclamante deberá ocurrir ante la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, la que citará a las partes a una junta conciliatoria.

Si no fuere posible la conciliación, entonces la CNBS exhortará a las partes a que voluntariamente y de común acuerdo la designen árbitro, para dirimir la diferencia.

En tal caso, el laudo arbitral de la CNBS no admite más recursos de defensa que el juicio de amparo.

Es una práctica común, sin embargo, que las partes recurran a un arbitraje privado.

También es usual, en embarques internacionales, que se recurra al tribunal de arbitraje de Londres, en donde, actualmente, se ventilan dos casos en los que se encuentran involucrados intereses mexicanos.