

# El seguro Marítimo

## Historia del seguro marítimo

Como en el mundo real no hay ninguna escuela, facultad, universidad o institución educativa en la que los participantes no se mueran de aburrimiento con los detalles y las largas elaboraciones sobre la historia de las cosas antes de llegar al presente (lo único realmente interesante), hemos decidido no romper con la tradición y hacer lo mismo.

Pero como no queremos perder su atención incluso antes de haberla captado, aunque seguimos la tradición, hemos hecho breve y, ojalá, agradable esta historia.

¿Alguna vez se ha preguntado por qué existe el seguro? ¿A quién se le ocurrió por primera vez este concepto? Bueno, pues si usted se lo pregunta al asegurador marítimo, seguramente le contestará lleno de orgullo: «A nosotros, por supuesto, ¿a quién más?»

Y aunque suena muy presuntuoso, así es. De hecho, mucho antes de que existiera el seguro de incendio, accidentes, responsabilidad civil e incluso el seguro de vida, ya había formas de seguro marítimo.

Tiempo atrás, en la época de los antiguos griegos y después de los romanos, quizá incluso en la época de los fenicios, había un sistema que permitía a los propietarios de los barcos solicitar un préstamo, respaldado por su barco y carga en base al acuerdo de que si todo marchaba bien, el propietario del barco pagaría a su banquero el préstamo más un interés. No obstante, si el destino deparaba otra cosa (lo cual no era raro en aquellas épocas), como tormentas, piratas, guerras, plagas y otros eventos desagradables, que causaban que la nave se hundiera, desapareciera o encallara, el banquero, obviamente, no podía recuperar ni el préstamo ni los intereses. Esta transacción constituyó, por tanto, la primera transferencia de riesgo exitosa del propietario del barco a otra parte —el prestamista— y parece tener un parentesco muy cercano con ese «nuevo invento» en los mercados globales de (rea)seguro conocido como ART (siglas en inglés de Transferencia Alternativa de Riesgos).

Huelga decir que los prestamistas, tan brillantes como siempre, cobraban tasas de interés considerablemente más altas por préstamos sobre barcos y mercancías que en casos menos expuestos y peligrosos. La diferencia entre las tasas de interés normales y las tasas que se cobraban por las aventuras marítimas podría, por tanto, estar relacionada con la prima de riesgo que cobran las compañías aseguradoras de nuestros días.

De modo totalmente independiente y guiados únicamente por la noble idea de la solidaridad, en la isla griega de Rodas se desarrolló, unos cuantos siglos antes de Cristo, otro concepto de transferencia /participación de riesgo que sigue en uso en nuestros días: el principio de la «avería gruesa».

Cuando las velas se hinchaban todavía... Para ilustrar el funcionamiento de este sistema tan especial y ciertamente peculiar, lo mejor es recurrir a un ejemplo.

El propietario de un barco zarpa de la isla de Rodas con destino a Atenas con tres cajas de cargamento, cada una de las cuales pertenece a una persona diferente y cada una está valorada en 100 unidades de monedas antiguas (umas). El destino, sin embargo, no favorece al naviero y la aventura de 400 umas (las tres cajas más un barco de 100 umas) termina varada en un sitio bastante feo. Por si fuera poco, se desata una tormenta de proporciones mayores que hace que nuestro amigo navegante tema por su vida, su barco y quizá hasta por las tres cajas que le han confiado. En un rápido acto de determinación y desesperación, decide tirar por la borda dos de las tres cajas para aligerar la carga de forma que el barco logre flotar y escapar de la temible tormenta.

Para salvar la aventura, el propietario del barco sacrificó 200 umas, es decir que a su llegada a Atenas ha salvado 200 umas y perdido otras 200. De este modo, el agente naviero y el dueño de una de las cajas acaban celebrando a expensas de los otros dos cuyas cajas fueron «sacrificadas». Para evitar esta obvia injusticia, entra en escena la «Lex Rhodia de iactu» –todavía aplicable en nuestros días, aunque en una forma más refinada, con el nombre de «avería gruesa»– la cual especifica que la propiedad salvada deberá contribuir al pago de la pérdida sufrida por aquellas partes cuya propiedad ha sido sacrificada en beneficio de todos los participantes en la aventura. Para garantizar una distribución equitativa de la pérdida, se estipula que la contribución deberá ser proporcional al interés en juego.

Esto nos presentaría el siguiente panorama:

Interés	Valor en juego	%	Cantidad sacrificada	%	Cantidad contribuida	Cantidad recibida en contribución	Pérdida en %
Barco	100	25	-	0	50	-	50
Caja 1	100	25	-	0	50	-	50
Caja 2	100	25	100	100	-	50	50
Caja 3	100	25	100	100	-	50	50
Total	400	100	200	50	100	100	50

Claro, simple y justo son los atributos que inmediatamente nos vienen a la mente cuando analizamos el ejemplo anterior. Después de todo, todos los participantes en la aventura terminan sufriendo la misma pérdida financiera y nadie gana a expensas del otro.

Así es que en aquella época existían estos dos sistemas que funcionaban perfectamente bien, uno de ellos sigue usándose casi invariado en nuestros días y el otro ya no se practica. ¿Por qué?

En el año 1236 de nuestra era, el Papa Gregorio IX decidió iniciar un proceso de reflexión en la comunidad naviera y comerciante declarando ilegal el cobro de intereses, decisión que hizo imposible mantener la práctica –tan exitosa durante muchos siglos– de pedir préstamos y respaldarlos con el barco y las mercancías.

Como era de esperar, la gente empezó a tratar de idear una solución, pero como sucede a menudo con las ideas nuevas y revolucionarias, pasó mucho tiempo hasta que, en 1369, –casi 140 años después– se escuchó por vez primera el nuevo término «assecuramentum» en Génova, Italia, la misma ciudad marítima que fue cuna de la palabra «polizza» –póliza– como se conoce hoy en día. A partir de esa fecha, la evolución se aceleró y en 1435 (57 años antes de que Cristóbal Colón descubriera América) se aprobó en Barcelona, España, una ordenanza marítima que ayudó al desarrollo del seguro marítimo inyectando un gran impulso al crecimiento de la navegación y del comercio con el Nuevo Mundo.

En un principio, los portadores de riesgo (*risk carriers*), es decir, los emisores de las primeras «polizas», eran comerciantes ricos e independientes. Pero fue tan sólo hasta 1668 que se fundó la primera compañía de seguros marítimos en París, Francia, a la que siguieron las famosas «London Assurance» y «Royal Exchange Assurance», ambas compañías establecidas como aseguradoras marítimas en 1720 y protegidas por decreto real contra la competencia corporativa durante sus primeros 100 años de operaciones.

Un factor aún más importante para el dominante papel que desempeñó el «mercado de Londres» en relación con el refinamiento del seguro marítimo en los siguientes 200 años fue, sin duda, la cafetería reconstruida después del Gran Incendio de Londres de 1666, que pertenecía a cierto señor llamado Edward T. Lloyd.

Fue aquí donde la inteligencia comercial y marítima de aquellos años se reunía para intercambiar información, chismes, capital y ni más ni menos que riesgos.

Esos hombres bastante ricos, que se convirtieron en miembros después de la incorporación de Lloyd's en 1871, acordaron aceptar los diversos riesgos relacionados con el transporte de mercancías y el manejo de barcos a cambio de una remuneración apropiada, o una prima de seguro pagada por adelantado.

La fiabilidad del funcionamiento de éstas transferencias de riesgo se basaba en el principio de responsabilidad personal ilimitada de cada uno de los miembros, un hecho que tuvo que alterarse sutilmente después de las desastrosas pérdidas que obligaron a Lloyd's a permitir la participación de capital corporativo (responsabilidad limitada) en 1994. Desde el cambio de milenio, la mayor parte de los proveedores de capital provienen de la comunidad corporativa y los nombres privados han pasado a ser una especie en peligro de extinción. Además, Lloyd's ofrecía varios servicios adicionales –tales como la inspección de barcos y mercancías, la clasificación y el registro de barcos, la inteligencia naval, las publicaciones marítimas y el ajuste de siniestros–, muchos de los cuales siguen existiendo. Asimismo, Lloyd's contribuyó decisivamente al desarrollo de su propia póliza marítima, la denominada forma SG, dada a conocer por primera vez en 1779. Es asombroso que esta póliza haya permanecido vigente en casi todo el mundo durante más de 200 años hasta que una revisión general de las condiciones

quebró su desgastada resistencia a principios de 1982.

El seguro marítimo en realidad es la madre (o el padre, si usted quiere) de todos los ramos del seguro. Y –aunque es cierto que en ocasiones los hijos llegan a ser más grandes que sus padres, lo que ya es el caso desde hace mucho tiempo si comparamos el volumen de primas del seguro marítimo con el de otros ramos– seguimos siendo padres y madres muy orgullosos.

Aun admitiendo que la importancia de los seguros marítimos va en descenso, tenemos motivos para sentirnos confiados, ya que ningún comerciante tiene ni la capacidad financiera ni el deseo de enviar las enormes concentraciones de valores que representan un barco y su carga a un recorrido peligroso sin la protección de un seguro apropiado. Y, en tiempos en los que la riqueza se construye sobre deudas, ningún banco estaría dispuesto a prestar dinero o a otorgar un crédito a barcos o mercancías que no estén asegurados.

El futuro del seguro marítimo no será el de una gran estrella a la cabeza de los demás, sino que más bien seguirá en un segundo plano –aunque, ojo, no demasiado atrás–, pero muy contento de mantener entre un 2% y un 3% de la cuota global del mercado de seguros.

Pero no se deje engañar por ese porcentaje aparentemente bajo, las fluctuaciones son enormes de un lugar a otro. Por ejemplo, en los países en vías de desarrollo, cuyas economías están dominadas por las importaciones que deben asegurarse, en comparación con el poco dinero que gastan las personas físicas en seguros personales, la cuota de mercado del seguro marítimo es mucho mayor y en ocasiones alcanza el 50%.

En todo caso, independientemente de los cambios en ingresos, de la importancia en términos de producción de primas y de la participación en el mercado, los barcos seguirán hundiéndose, encallando, chocando o incendiándose, y su carga siempre podrá romperse, desaparecer, oxidarse o ser robada. Esto nos llena de felicidad ya que tales riesgos garantizan nuestro futuro derecho a existir.

## ¿Qué es ...?

### Carga

Básicamente, se denomina «carga» a cualquier cosa que se coloca en cualquier tipo o forma de vehículo con el propósito de transportarla desde un punto A hasta un punto B, siempre y cuando dicha «cosa» no sea un ser humano –al que hoy en día se conoce generalmente como «pasajero»–. Sin embargo, esta clasificación es muy reciente, ya que hace tan sólo 150 años se emitían pólizas para transportar esclavos de África Oriental a la Indias

Occidentales.

El término «carga» implica además una diferenciación dependiendo de qué tan fácil o difícil sea robar dicha carga. Obviamente, es mucho más fácil y cómodo robar un millón de dólares en diamantes que un millón de dólares en carbón. Por lo menos, en el primer caso uno no se ensucia las manos.

Por lo tanto, sobre bases más serias y científicas, las lumbreras del seguro marítimo decidieron que cualquier carga cuya relación valor/peso sea superior a la de la plata ha de recibir el nombre de «valor» o «especie». Debido a la extrema susceptibilidad de dichos valores a cambiar de propietario sin la autorización propiamente dicha del verdadero dueño, resulta obvio que, como riesgo a asegurar, esta carga merece una consideración especial y un tratamiento distinto. Por ejemplo, no sería muy conveniente notificar a la mafia local o a una organización criminal del barrio las circunstancias precisas y detalles exactos relacionados con el transporte de valores. ¡La seguridad es una de las medidas de prevención de siniestros más efectivas para transportar valores!

En resumen, para ser una carga en los términos definidos por el seguro marítimo, «la cosa» debe ser transportada por «algo». Si la carga se traslada por sí sola, no califica en la definición de carga.

Esta definición nos puede llevar a una situación extraña en la que un helicóptero, que normalmente se considera un riesgo de aviación, de repente se convierte en «carga» si es transportado en un portavión o en un barco. A su llegada al destino, regresa por supuesto a su estado original, es decir, se convierte en helicóptero y pasa a ser otra vez un riesgo de aviación.

Del mismo modo, este principio incluye rarezas tales como automóviles, camiones, aviones, botes y trenes que son transportados por barco; locomotoras, carros y botes en trenes y camiones, barcos en barcos y en ocasiones hasta aviones en aviones; sólo piense en la transportación espacial en cohetes de la NASA.

## Casco

Básicamente, el término «casco» se refiere a cualquier cosa que flota y se mueve, desde simples botes de remos hasta buques pesados y enormes que efectúan viajes transatlánticos. En términos de capacidad de carga, expresada por lo regular en toneladas peso muerto (*Dead Weight Tons, DWT*), esto puede abarcar una amplia gama, desde unos cuantos kilos hasta 560.000 toneladas para los ultra enormes buques petroleros que se han construido (*Ultra-large crude oil carriers, ULICC*).

Desde el punto de vista de la navegación, los cascos se pueden asegurar en el mercado marítimo siempre que se muevan de vez en cuando; por tanto, los faros flotantes, boyas, divisores, barcos bombas y otros dispositivos anclados permanentemente (excepto estructuras

marítimas de producción petrolera) generalmente no se aseguran en el mercado del seguro de cascos. Como ya estamos hablando de barcos y cosas por el estilo, es un buen momento para hacer una pregunta tonta: ¿por qué nos recuerdan los barcos a las mujeres?

Un barco es como una mujer por que, como ella, provoca un gran ajeteo, los hombres flotan a su alrededor y su combés y estay evocan el recuerdo de una fina cintura y un delicado sostén; se necesita mucha pintura para mantener la embarcación presentable, y no es el gasto inicial el que nos lleva a la bancarrota, sino su mantenimiento. Un barco se puede ataviar y se necesita un hombre experimentado para manejarlo; sin un hombre al timón, la embarcación será totalmente incontrolable.

Una vez aclarado este punto, ¿por qué la referencia a «casco», es decir, la piel del barco? Esto ha de verse en el contexto histórico del seguro marítimo. En un principio, cuando se acordaba asegurar un barco, el seguro únicamente cubría la nave y sus mástiles, y no el conjunto completo y total de su contenido, incluyendo pertrechos, redes, líneas, equipo, etc. Para que esto quedara totalmente claro, se llamaba «casco» al objeto de la cobertura.

Ahora que los tiempos de las carabelas y los clípers pertenecen al pasado, el término se ha ampliado a «casco y maquinaria» (conocido también como H+M por el inglés *hull and machinery*), lo cual ilustra el propósito original de ofrecer cobertura únicamente a la piel y al equipo de propulsión.

Sin embargo, en el entorno actual del seguro marítimo de cascos, la palabra «casco» abarca generalmente otros dos grupos importantes de intereses para los propietarios de barcos, a saber, «las garantías de desembolsos y la responsabilidad por colisión».

El primer grupo, las garantías de desembolsos, incluye , por ejemplo, los pertrechos, la carbonera y la capacidad de carga, hasta un máximo convenido del 25% del valor total asegurado para el casco y la maquinaria.

El segundo grupo, conocido como responsabilidad de «colisión por encuentro/ choque» (se le denomina también por sus siglas RDC del inglés *running down collision*), ofrece cobertura al propietario por 3/4 de su responsabilidad ante otras embarcaciones en caso de colisión. Aquí también, como se trata de una comunidad muy precavida, los aseguradores marítimos decidieron limitar la responsabilidad particular a 3/4 del valor asegurado por el casco y maquinaria. Algunas veces 3/4 se amplía a 4/4, pero no más. Por ende, el exceso de la responsabilidad de RDC del propietario debería asegurarse fuera de la póliza marítima normal.

Otra parte importante del negocio de «cascos» es la construcción y conversión de embarcaciones. Estas dos incluyen todos los riesgos que se encuentran en la construcción verdadera de una embarcación, comenzando el día en que se erige la quilla hasta el día en que se entrega la nave a su orgulloso propietario. Este proceso puede llevar algunos años, especialmente cuando hablamos de la construcción de embarcaciones tan especializadas como los submarinos. Un ejemplo bastante deplorable en esta categoría fue el del 'Walrus': concebido en planos en 1976, su quilla se erigió –y aseguró– en 1979 y, ocho años después, ya prácticamente acabado, sufrió un incendio que causó graves daños a su complejo equipo y

sorprendió a algunos aseguradores quienes, hasta esa fatídica fecha de agosto de 1986, habían pensado que el año de suscripción de 1979 había sido, de hecho, un año lucrativo.

Por cierto, las pólizas de riesgo de construcción son las únicas pólizas del seguro marítimo que tienen una duración mayor a 12 meses. Las pólizas del tercer e incluso del quinto año de H+M (casco y maquinaria) en ocasiones dan la impresión de que «aparecen y desaparecen» según cambia el mercado, de blando a duro, y viceversa.

Aunque no parece estar de acuerdo con el término «marítimo», algunos mercados consideran también riesgos terrestres, por ejemplo, grúas móviles y vagones de tren, como riesgos de casco, objetos de seguro en las pólizas marítimas.

En resumen, «el objeto» tiene que flotar (o por lo menos estar destinado para ello), moverse, aunque sea de vez en cuando, e incluir un par de intereses anexos para poder recibir el nombre de «casco» dentro de la terminología del seguro marítimo.

## Offshore

Este término se ha añadido recientemente al vocabulario de los aseguradores marítimos, pues cubre una industria muy joven. El significado es simple: se refiere a la exploración y producción petrolera en plataformas marinas mar adentro, lejos de la costa, es decir, en mar abierto. El resto tiende a ser complejo, complicado y, sobre todo, muy caro.

En 1859, la construcción del primer pozo petrolero del mundo se concluyó exitosamente en algún lugar de Pennsylvania. Tan sólo 38 años más tarde, en 1897, más o menos en la época de la última fiebre de oro en Alaska, comenzó a operar la primera plataforma marina. Sin embargo, en cuanto a tecnología, este pozo era muy similar a sus parientes de tierra firme; de hecho, tan solo era un sitio de extracción construido sobre un muelle de 90 metros sobre el Pacífico, en las fueras de California. Así que, pasando por alto los pies mojados, se trataba –para fines prácticos– de un riesgo en tierra y, si en aquellos días hubiera habido la necesidad de proteger la estructura con un seguro, la cobertura la hubiese ofrecido, si acaso, el mercado de ingeniería.

Sin embargo, como sucede siempre con procesos evolutivos lentos, de pronto se aceleran, alcanzan extremos y de repente –cuando todos estamos desprevenidos– nos damos cuenta de que tenemos algo distinto y absolutamente novedoso en nuestras manos, algo que ciertamente necesita un tratamiento especial. Esta es precisamente la historia del seguro offshore. El agua se fue haciendo cada vez más profunda, las distancias entre estas construcciones y las playas cada vez más grandes, el ambiente más difícil y la tecnología más compleja, haciendo obsoleto el concepto de perforaciones en muelles, malecones, rompeolas, barcazas y otros dispositivos primitivos.

Naturalmente, estos desarrollos no se dieron de la noche a la mañana. Por ello, las plataformas de perforación más complejas, que se construyeron sobre tierra y después fueron remolcadas e instaladas en su emplazamiento final, siguieron Asegurándose en el mercado de ingeniería. Pero no pasó mucho tiempo hasta que se descubrió que la parte de navegación (en especial para la posterior generación de equipos semisumergibles de autopropulsión y jack-ups), la fase de instalación y las operaciones de perforación y producción presentaban muchas similitudes con las operaciones propias de un barco. Por lo tanto, pensaron –justificadamente– que estos riesgos deberían estar a cargo de los aseguradores marítimos, quienes a su vez opinaron que o bien se hacían responsables de todo (incluyendo la construcción en tierra, tuberías y estaciones de bombeo, desde el primer día hasta el período de operaciones) o de nada. De ahí que los riesgos de la industria «offshore» terminaran en manos del área marítima.

En la actualidad, esta parte del negocio marítimo es probablemente la más Espectacular, ya que siempre va adornada con los superlativos grandísimo y carísimo.

Para compartir con usted este orgullo y gloria, le presentamos a continuación algunos hechos increíbles: hoy día, los buques perforadores pueden perforar pozos de exploración de 25.000 pies (7.620 metros) a una profundidad de 25.000 pies. El petróleo se produce desde plataformas fijas construidas a más de 1.000 pies (305 metros) del agua. El equipo semisumergible, jack-ups y buques perforadores pueden valer hasta más de USD 200 millones, mientras que las plataformas más grandes tienen un precio superior a los USD 4.000 millones .

Además de los equipos de las plataformas de perforación, las tuberías y otros equipos asociados, el término offshore también abarca los intereses financieros colaterales, entre otros, responsabilidad civil (por ejemplo, contaminación) y Pérdidas consecuenciales, tales como pérdida de utilidades, pérdida de beneficios o gastos causados por explosiones, formación de cráteres por explosión y otros incidentes similares. Estas pérdidas consecuenciales se agrupan a menudo en el término «gastos adicionales de los operadores» (OEE por sus siglas en inglés de *Operators' Extra Expenses*).

Por último, pero no por eso menos importante, todos los barcos de suministros que navegan alrededor de los campos petroleros también forman parte de esta historia. Los numerosos helicópteros que viajan entre las plataformas y tierra firme se los dejamos amable y afortunadamente a los del mercado de aviación.

en resumen, si perfora en busca de petróleo y tiene las patas mojadas, se trata en esencia de un riesgo marítimo de offshore.

## **Responsabilidades marítimas**

El tema de las responsabilidades marítimas es también un capítulo muy reciente de la historia del seguro marítimo, especialmente en lo que a sus excesos se refiere. Ello se debe



principalmente a la creciente toma de conciencia del público en general respecto a la responsabilidad civil, conciencia que sigue el principio de: «si algo sale mal, alguien tiene la culpa, así es que hay que demandar». Esta evolución ha hecho necesaria la protección de un seguro cuando antes no lo era. Además, el hecho de que muchos aseguradores de responsabilidad civil general aumentaran sus precios a mediados de los años ochenta debido a pérdidas de proporciones catastróficas probablemente contribuyó en parte a que algunos de los negocios menos deseables de responsabilidad civil pasaran al mercado marítimo.

Tradicionalmente, el término «responsabilidad marítima» (además de la responsabilidad por colisión amparada bajo «casco») se utilizaba para abarcar las responsabilidades profesionales y legales de individuos como transportistas, agentes manejadores de carga, administradores de muelles, estibadores, astilleros, cargadores, alquiladores de barcos, etc. En otras palabras, se otorgaba cobertura a un grupo bien definido y limitado de profesionales –todos ellos involucrados en una ocupación estrechamente relacionada con el comercio marítimo– contra todas las reclamaciones de responsabilidad legal que se originaran a partir de la gestión de sus negocios.

Otro grupo era el de las responsabilidades legales de propietarios de pequeñas Embarcaciones, tales como los dueños de yates, lanchas rápidas, lanchas costeras y similares. Ello se debe a que estas pequeñas embarcaciones no son admitidas en los clubes conocidos como *P and I (protection and indemnity)*, que tradicionalmente ofrecen la cobertura de responsabilidad que no puede obtenerse en el mercado marítimo. A diferencia de las compañías de seguro comunes y corrientes, casi todos los clubes de P&I funcionan como mutualidades; en otras palabras, el asegurado –o mejor dicho, el miembro del club– participa en las pérdidas propias y en las de sus colegas miembros haciendo pagos adicionales de solicitárselos si los primeros pagos realizados por todos los miembros en el fondo común resultan insuficientes para cubrir todas las pérdidas sufridas durante un año determinado.

De este modo, la responsabilidad legal protegida o amparada para este grupo en particular normalmente incluye todos los aspectos de daños –materiales y corporales–, mientras que las otras responsabilidades marítimas tradicionales por lo regular se restringen únicamente a daños materiales.

Qué tiempos aquellos de las coberturas pequeñas, fáciles y transparentes, con resultados controlables, aunque nada espectaculares. Después, las cosas comenzaron a cambiar...

Primero empezó a incluirse la contaminación gradual, no accidental (que muy poco después volvió a excluirse debido a algunos juicios espectaculares) y otros «no riesgos» básicamente no asegurables. Más tarde, además de la cobertura de responsabilidades legales, muchas compañías de seguros acordaron cubrir «todas las responsabilidades contractuales», con frecuencia sin saber exactamente lo que eso significaba. Al mismo tiempo, los fallos pronunciados por los tribunales (especialmente en jurisdicciones de EE.UU.) relacionados con indemnizaciones por daños y perjuicios o daños punitivos crecieron hasta alcanzar niveles astronómicos.

Para complicar aún más las cosas, la competencia entre los aseguradores marítimos llegó a un

grado lamentable en el que, con tal de hacerse con un negocio, los aseguradores aceptaban en ocasiones responsabilidades no marítimas en paquetes marítimos, y la mayoría de las veces, sin cobrar una prima adicional. Esta «evolución», combinada con la naturaleza de «cola larga» del negocio de responsabilidad civil (las reclamaciones muchas veces salen a la luz años después de que se ha emitido una póliza y se ha cobrado la prima), dio lugar a que algunas personas perdieran importantes sumas de dinero. A finales de los ochenta.

Se intentó desenmarañar todo este enredo, sólo para volver a dar marcha atrás a mediados de los noventa. Y, aunque es posible que no le sorprenda, hubo otro movimiento cíclico semejante en 2002, en el que se revirtió lo ya revertido.

Resumiendo, si el seguro ampara la responsabilidad legal de los profesionales relacionados con las operaciones marítimas o si incluye a propietarios de embarcaciones demasiado pequeñas como para ingresar a los clubes *P and I*, sin duda estamos hablando de una responsabilidad marítima.

Si va más allá, le aconsejamos que examine el asunto con suma atención antes de decidir con qué especie se está tratando.

## ¿Qué puede salir mal?

En realidad, casi cualquier cosa que no debería salir mal sale mal, sobre todo cuando no ha sido prevista.

No obstante, existe la posibilidad de poner un poco de orden en todas las posibles y probables desgracias que acosan a las embarcaciones y sus cargas, metiéndolas en los siguientes conceptos, bastante amplios:

### **Pérdida total / pérdida total constructiva**

El primero de estos dos términos, la verdadera pérdida total (TL, *total loss*), quizá sea el más fácil de entender, así que empecemos con él. Si su propiedad queda completamente destruida o resulta dañada al grado de que ya no se parezca a lo que originalmente era, o si sencillamente se la llevó el viento sin que exista la más mínima posibilidad de que aparezca de nuevo, usted ha sufrido la pérdida total de su propiedad.

Si, por otra parte, su embarcación a duras penas llega a un puerto de abrigo después de una fuerte tormenta, con pésimo aspecto, las velas raídas y cables rotos, sin mástiles y anclas, es decir, resultando más cara la reparación que el valor real, entonces nos encontramos ante una pérdida total constructiva (CTL, *constructive total loss*).

En otras palabras, si usted pierde una moneda que por accidente se cae a una coladera, ésta no se ha destruido ni desaparecido y tampoco es imposible recuperarla.

De hecho, usted puede ver su moneda –que le ha costado ganar– y le irrita el que su brazo sea demasiado corto para alcanzarla.

Después de analizar su desgracia, descubre que tiene dos posibilidades:

1. Puede llamar al departamento de servicios urbanos y solicitar el servicio de un técnico para que quite la coladera y pueda recuperar su dinero. El problema es que el mismo departamento de servicios urbanos le presentará una factura de más valor que el dinero perdido, y en este caso más que una recuperación, usted sufrirá una pérdida y además se sentirá de la patada por haber tomado semejante decisión.
2. Puede declarar la moneda como pérdida total constructiva (aunque su moneda no esté asegurada) o, si lo prefiere, también puede considerar esta pérdida como una contribución fiscal al sistema sanitario de la ciudad, y seguir su camino con una sonrisa.

Resulta obvio que el principio de la pérdida total constructiva (CTL) es razonable y tiene sentido. Después de todo ¿quién en su sano juicio echa la soga tras el caldero?

Para los fines del seguro, existen muchas reglas especiales que aplican a CTL, tales como la regla de que el asegurado debe abandonar su propiedad al asegurador antes de poder presentar una reclamación de CTL. El asegurador, a su vez, está en absoluta libertad de decidir si acepta o no la notificación de abandono —casi todos se negarán, ya que la aceptación también significa asumir cualquier posible responsabilidad por la remoción de los restos y de otras responsabilidades que atañen a dueño de la propiedad dañada. Es interesante saber que esta aceptación o rechazo de parte del asegurador no afecta de ninguna forma al derecho de reclamación del asegurado.

Para evitar ambigüedades sobre cuándo una CTL es realmente una CTL, a menudo se acuerda en la póliza que, en caso de que se calcule que la reparación alcanzaría o excedería digamos de un 70% a un 80% del valor asegurado, se fijará un pago de CTL. De ahí que a estos pagos CTL también se les conozca como pérdidas totales comprometidas / convenidas. (No se debe confundir con la clase de pérdida total acordada en la que el capitán «accidentalmente» abre las válvulas de entrada de agua para inundar su barco y cobrar el seguro).

Resumiendo, las pérdidas totales (TL) y las pérdidas totales constructivas (CTL) son pérdidas que no se pueden reparar.

## **Pérdida parcial**

Tanto la lógica como la Ley de Seguros Marítimos de 1906 están de acuerdo:

si se trata de una pérdida, pero no de una pérdida total ni de una pérdida total constructiva, entonces estamos ante una pérdida parcial. Suena bastante tonto, pero si lo examinamos más de cerca, encontraremos muchos posibles problemas, en especial si pensamos en coberturas de carga que no amparan pérdidas parciales. Tomemos como ejemplo un buque que lleva carga de trigo a granel. En teoría si toda la carga sufre daños pero un grano de trigo llega a puerto en buenas condiciones, se trata de una pérdida parcial. Es difícil de creer, sobre todo para el pobre ingenuo que únicamente compró cobertura para pérdida total (TL).

Sobra decir que la práctica tiende a ser mucho más flexible, aunque de todos modos es recomendable hacer preguntas muy provocativas con el fin de llegar a soluciones «creativas». Otro ejemplo al respecto: un «paquete» de 25 sacos de cemento que se encuentra sobre una plataforma de carga cae por la borda, 24 sacos se pierden y uno se salva milagrosamente. ¿Pérdida total o pérdida parcial?

Un contenedor de 20 pies (6 metros) con 99 cajas con porcelana de Wedgwood y una caja con bolas de algodón cae por la borda con el resultado esperado. ¿Pérdida total o pérdida parcial del paquete, que sólo está asegurado contra pérdida total?

En la práctica, mucho depende de cómo se redacte el documento de conocimiento de embarque, el billete de viaje de la carga. Si el documento dice, un contenedor con porcelana Wedgwood y bolas de algodón, existe la posibilidad de que todo el contenedor sea tratado como un paquete. Pero si el conocimiento de embarque declara: 99 cajas de porcelana de Wedgwood y una caja de bolas de algodón, probablemente tendremos 100 paquetes.

Otro aspecto más importante es el "matrimonio" frecuente de las pérdidas parciales con los deducibles y las franquicias. La idea detrás de esto es que muy a menudo, las pérdidas pequeñas e insignificantes se pueden evitar y por lo tanto se debe alentar al asegurado a hacer todo lo posible para evitar lo evitable. No obstante, debemos tomar en cuenta el patrón promedio de los seres humanos, "si no hay un incentivo, no hay una motivación", y ¿qué sucede cuándo no hay una motivación? Todos lo sabemos: nada. Así es que haciendo que el asegurado participe en sus pequeñas pérdidas evitables mediante un deducible, el resultado inmediato será un incentivo muy fuerte para poner en práctica la prevención de siniestros. Para endulzar el trago amargo de tener que participar en sus propias pérdidas, generalmente se otorga al asegurado un descuento sobre la prima. Los deducibles básicamente se presentan en dos formas:

- Deducible: Simple y llanamente, deducibles expresados como un porcentaje del valor total o, más a menudo, como un importe específico que se deduce de todas y cada una de las reclamaciones.
- Franquicia: Por lo regular, un porcentaje fijo, digamos un 3%, de la suma asegurada a ser pagado por el asegurado antes de que pueda cobrar su seguro. Sin embargo, si la reclamación parcial es superior a ese porcentaje, el seguro pagará el paquete completo.

Para resumir, las pérdidas parciales son frecuentes, a menudo son evitables, requieren deducibles (si la competencia entre los aseguradores marítimos lo permite) y en ocasiones están muy cerca de ser pérdidas totales.

## **Peligros del mar / peligros en el mar / riesgos extraños**

Los últimos dos subcapítulos tratan sobre el bienestar físico del barco o de la carga después de un accidente o de la ocurrencia de un peligro asegurado, es decir, las consecuencias de «algo». Por lo tanto, parece ser un buen momento para hablar un poco de esos «algos» –también conocidos como riesgos o peligros– que los causan.

Comencemos por hacer hincapié en que los riesgos o peligros son cosas que pueden suceder, es decir, eventos fortuitos o sujetos al azar. Si se sabe que algo ocurrirá forzosamente, éste algo se convierte en una certeza y deja de ser un riesgo y, por tanto, no está cubierto, incluso si está asegurado en una póliza de todo riesgo.

Por ejemplo, si usted embarca una pieza delicada de maquinaria (asegurada contra todo riesgo) sin empacar y la amarra en la cubierta donde las olas y la espuma del mar pueden llegar fácilmente y, para su gran sorpresa, la máquina se oxida y queda inservible, no hay seguro que la cubra, ya que en realidad nunca existió el riesgo de que la maquinaria se oxidara; era una certeza que esto sucedería y, por tanto: ausencia de riesgo = no transferencia de riesgo = no reclamación.

Además de ser fortuita, la «fuerza» que causa el daño debe ser externa. Las fuerzas presentes dentro de la propiedad asegurada que repentinamente se activan y causan daños son –aunque exista la participación de un elemento fortuito– «no riesgos» dentro de la estructura clásica; por lo regular se hace referencia a ellas como «vicios inherentes» e invariablemente figuran en la póliza bajo el título de «Exclusiones».

Como ejemplo citemos el caso de la harina de pescado que, como todos sabemos, Puede sobrecalentarse y auto incendiarse cuando se transporta bajo condiciones desfavorables.

Incluso hasta los riesgos genuinos se presentan en diferentes formas y tamaños, así que

trataremos una vez más de clasificarlos:

## ***Peligros del mar***

Los siguientes son los incidentes marítimos realmente clásicos:

- Encallamiento: un barco queda inmovilizado durante cierto tiempo sobre un lecho marino parcialmente sumergido, ya sea en un banco de arena, rocas o arrecifes de coral. ¿Recuerda el caso del submarino Soviet Whisky que quedó varado en la costa de Suecia? (¿Whisky en las rocas?)
- Hundimiento: no se necesitan muchos comentarios; si se suponía que la embarcación debía flotar y repentinamente comienza a actuar como un submarino que no volverá a emerger, usted está en problemas.
- Colisión: puede tratarse de una colisión con otra embarcación o con un objeto flotante, por ejemplo, un iceberg (¿recuerda la noche del 14 de abril de 1912 cuando se hundió el «insubmersible» Titanic?). También puede incluir colisiones con objetos fijos, por ejemplo, restos de barcos sumergidos, arrecifes, faros, boyas, muelles, embarcaderos, puentes y, Dios nos libre, plataformas petroleras.
- Clima extraordinariamente adverso: ¿Por qué ‘extraordinariamente’ y no simplemente ‘clima adverso’? Bueno, si usted viaja por el Estrecho de Magallanes rodeando la punta de Sudamérica, probablemente el punto más tormentoso del mundo, tiene que contar con un clima muy adverso todos los días del año, es decir que la posibilidad de que su barco y la carga se agiten y muevan por todos lados es una certeza y no un riesgo. Por lo tanto, se espera que usted tome todas las precauciones necesarias que le permitan hacer frente a las circunstancias esperadas; ¡su seguro sólo cubre lo inesperado!

## **Peligros en el mar**

- Incendio: el mayor temor de los marineros. Aunque uno se encuentra rodeado de elemento no inflamable, esencial para mitigar el fuego, los incendios a bordo de las embarcaciones siguen siendo muy frecuentes y por lo Regular tremendamente destructivos, tanto para la carga como para el barco. Además, resultan experiencias terribles para la tripulación, ya que no hay para dónde correr. Como casi todos los incendios dentro de los barcos se apagan usando agua de mar, a veces hundiéndose los compartimentos incendiados, es claro que habrá daños adicionales a la carga y a la maquinaria y equipo del barco provocados por el agua empleada. De hecho, los daños

causados por el agua se acercan mucho y en ocasiones superan a los ocasionados por el mismo fuego.

- **Ladrones:** aquí entra en juego la fuerza bruta, bandidos armados u otros pasajeros no deseados del tipo violento. Los hurtos pequeños o raterías como, por ejemplo, un empleado del muelle que saca una botella de ron de una caja de 24 botellas para acompañar su comida porque hacía mucho calor, no entra en la clasificación de «peligro en el mar».
- **Echazón:** sí, deshacerse de carga, tirarla por la borda, ya sea porque representa una amenaza para la embarcación (fuego, derrame, desestabilización) o para aligerar el barco después de que ha quedado varado y escapar de una tormenta. En ambos casos, el acto de tirar cosas por la borda, siendo un sacrificio de unos para salvar a otros, por lo regular es seguido por una declaración de «avería gruesa», que ya se mencionó en el capítulo de historia del seguro marítimo.
- **Baratería:** este concepto es como sacado de los cuentos que leímos de niños. Es otro término para referirnos a lo que sucedió en 1789 cuando Fletcher Christian decidió que el Bounty, el barco de Su Majestad que navegaba bajo las órdenes del Capitán Bligh debería pertenecerle a él y a sus seguidores. Incluso se apropió de la carga de semillas del fruto del árbol del pan, pero no por mucho tiempo, pues tuvo que tirarla por la borda para destinar la poca agua potable disponible al consumo de la tripulación.

## ***Riesgos extraños***

Aquí se incluyen todos los demás riesgos (recuerde, no todos los siniestros) que pueden amenazar a las embarcaciones, excepto los peligros de guerra y riesgos políticos que se discutirán en el siguiente capítulo. Hay muy pocos riesgos relacionados con el casco en sí, por ejemplo, la cuarteadura de la pintura del barco, la explosión de calderas y el rompimiento de ejes. La mayor parte de estos riesgos se relacionan con la transportación de carga, e incluyen: Rompimiento, rajaduras, abolladuras, enmohecimiento, oxidación, decoloración, calentamiento, derrames, robo, hurto, falta de entrega, manchas, daños de agua fresca, sudor del barco (palabra que se emplea para designar condensación por humedad, ¡es difícil ver a un barco sudoroso después de un día de trabajo honrado!), etc.

Por otra parte, la demora no es un peligro, tan sólo una consecuencia de las circunstancias.

Las pérdidas causadas por demoras nunca quedan amparadas ni siquiera en las pólizas marítimas más amplias. Por ejemplo, una carga de naranjas que se pudre silenciosamente a bordo de un barco varado, no se pudre a causa del encallamiento, sino por la demora. Es parte de la genética de las naranjas y por ende se conoce como «vicio inherente», otra exclusión que siempre se considera en los seguros de carga marítima.

Hasta aquí hemos hablado sobre los barcos y las cargas que llevan a bordo. ¿Qué sucede con la carga que llevan los camiones, aviones o trenes? La razón por la que aparentemente hemos desechado estas categorías se debe a que estos conceptos surgieron más tarde en la evolución de los seguros marítimos, lo que dio lugar a que todos los participantes en el mercado del seguro marítimo acordaran tratar estas cargas según el método común, como si no fueran ninguna novedad.

Los términos y condiciones específicamente desarrollados para cargas en barcos también se consideraron aplicables a cargas en, por ejemplo, camiones, usando el sentido común para traducir la terminología específica, de modo que «zozobra» se convirtió en sinónimo de «volcamiento» cuando se habla de camiones.

En resumen, los riesgos se presentan en todas las formas y tamaños, pueden ser remotos o muy comunes, pero en todo caso deben ser fortuitos para que los abarque esta categoría. ¡Las cosas que forzosamente sucederán no se consideran ni riesgos ni peligros!

## **Guerra, huelga, motín y conmoción civil**

Parece que los títulos van creciendo a medida que avanzamos. Tiempo atrás, cuando todo comenzó, no había muchas preocupaciones con respecto a huelgas o motines y conmociones civiles (¡qué tiempos tan afortunados!), pero definitivamente sí había temores de guerras o de operaciones similares en el siglo XVIII, cuando se introdujo la famosa forma SG. El documento se expresaba en términos tan románticos como: «... Hombres de guerra, enemigos, piratas, corsarios, cartas de trueque y contratrueque, sorpresas, motines, arrestos, detenciones y restricciones de reyes, príncipes y pueblos de cualquier nación, condición y calidad» que ilustraban la relativa importancia de estos peligros en aquella época.

Los tiempos han cambiado desde entonces y aunque todavía existen conflictos armados (y siempre los habrá), todos esos espíritus de la libre empresa descritos con tanto adorno han desaparecido. Todavía hay algunos piratas navegando por el mar en algunos lugares del mundo, pero ya no enarbolan la temible bandera de la calavera y, si damos crédito a los informes, ya no son tan caballerosos como se supone que eran (¿recuerda las películas de Errol Flynn?). Tanto ha sufrido su reputación en los últimos 200 años que ahora reciben el mismo trato que los viles ladrones, y se consideran un peligro en el mar y no un respetable riesgo de guerra, como sucedía en el pasado.

En el vocabulario actual del asegurador marítimo, la guerra se restringe al hecho real, es decir, a una acción gubernamental más o menos organizada, declarada o no, o a guerras civiles, siendo la diferencia entre guerra civil y levantamiento bastante difícil de determinar.

Aunque en realidad no estamos hablando de las condiciones de los seguros, sino sólo de las cosas que pueden suceder, es muy importante mencionar aquí lo siguiente:



La cobertura de guerra siempre se restringe a los riesgos de guerra que afectan a la propiedad asegurada mientras que esté a flote. La cobertura de guerra para bienes en tierra recibirá siempre un ¡NO! definitivo; las raras excepciones hechas generalmente para pequeñas cantidades a fin de limitar los efectos de los cúmulos sólo confirman la regla. La razón de esta salvaguarda es que los bienes en tierra o los barcos en muelle están inmóviles y por lo general bien concentrados en áreas portuarias, por lo que resultan blancos fáciles para ataques aéreos devastadores.

La magnitud de las pérdidas de guerra en tierra puede llegar a tales proporciones que superaría la solidez financiera de cualquier compañía de seguros.

Por lo tanto, es muy común que el gobierno ofrezca cierta protección para el transporte y almacenamiento de bienes vitales en tierra. Por otra parte, los bienes a flote se mueven fácilmente y pueden buscar refugio seguro si la situación política en un área determinada se torna difícil.

Además de los peligros obvios de guerra, como los ataques abiertos, el término también incluye la confiscación del barco o de la carga por cuestiones de guerra, así como accidentes causados por minas, torpedos y otros juguetes para adultos.

Las huelgas, los disturbios, los motines y las conmociones civiles son peligros cubiertos, tanto en tierra como a flote. Sin embargo, la cobertura siempre se restringe a la pérdida real del bien o al daño del mismo. No son asegurables la pérdida de cuotas de mercado u otras pérdidas provocadas por una demora causada por huelga.

Tanto la cobertura de guerra como la de huelga tienen en común la posibilidad de un aviso de cancelación a corto plazo (entre 48 horas y 14 días), que, sin embargo, no afecta a los viajes que ya han sido iniciados. Esto permite al suscriptor reconsiderar, por ejemplo, los límites de navegación de las embarcaciones (en caso de que haya una guerra en algún sitio ¿por qué ha de dirigirse el barco a ese lugar, arriesgar el pellejo y la cartera del asegurador?) o por lo menos ajustar la prima de acuerdo con el riesgo agravado. Si usted cree que las posibilidades de que el barco, con su carga, realmente lleguen a ese lugar y luego regresen son de 50/50, usted tendrá que cobrar una tasa de prima del 55% del valor asegurado (5% adicional). Todos estamos de acuerdo en que esto recuerda mucho a las apuestas de vecindario, pero cuando las fluctuaciones resultantes son tan enormes e impredecibles como en tiempos de guerra, ésta es la única solución.

Para resumir, los riesgos de guerra y huelga se relacionan con la pérdida física directa o daño del bien asegurado. Sólo se otorga cobertura de guerra mientras el bien esté en el agua. Ambas coberturas se conceden ya sea para un solo viaje o con la posibilidad de cancelar mediante un aviso a muy corto plazo.

## Avería gruesa

En realidad, casi todo lo que se puede decir sobre la avería gruesa, sin ser muy técnicos, se encuentra en el capítulo sobre historia del seguro marítimo. Sin embargo, con el fin de no escribir el capítulo más breve de la historia, incluimos aquí la definición oficial (Ley de Seguro Marítimo de 1906) de lo que constituye la ley de avería gruesa.

«Hay un acto de avería gruesa cuando se hace un sacrificio extraordinario o se incurre en un gasto extraordinario voluntaria y razonablemente en un momento de peligro, con el fin de preservar la propiedad expuesta a aquél en la aventura común».

Como resulta difícil explicar una buena y explícita definición sin causar confusiones, nos limitaremos a hacer algunas pocas observaciones adicionales:

- Las averías gruesas (como las revoluciones) deben ser exitosas para que se puedan reconocer como tales. Una avería gruesa que no logra salvar cosa alguna se considera una pérdida total y no una avería gruesa. Por ello, si hay dos averías gruesas sucesivas en un mismo viaje, la última tendrá que finiquitarse primero, ya que sin ella, el primer éxito de la primera se habría convertido en una pérdida total.
- Para que el asegurador marítimo se haga cargo de la cuenta, se debe haber incurrido en la avería gruesa para evitar las consecuencias de un peligro asegurado. 3. Es muy tardado el ajuste de las averías gruesas, ya que los valores de contribución de cada pieza de la carga, así como del casco y del flete (si éste último no se había pagado por anticipado y por ende no estaba en riesgo) deberán evaluarse junto con los valores sacrificados de sus contribuciones individuales.
- Para ahorrar tiempo y garantizar el pago posterior de las contribuciones, el ajustador, que por lo general es designado por el propietario del barco, solicita a todos los contribuidores posibles un depósito de avería gruesa antes de liberar el bien.
- Las averías gruesas per se son bastante independientes y distintas del seguro marítimo; constituyen una institución en la ley marítima. Son sólo las consecuencias financieras de la avería gruesa las que deben (y por lo regular así sucede) estar amparadas por el contrato de seguro marítimo.
- Los depósitos de la avería gruesa son obligación del asegurado, no del asegurador, que tan sólo es responsable de la contribución final. Sin embargo, casi todos los aseguradores ofrecerán (o pedirán a los reaseguradores que lo hagan por ellos) una garantía en beneficio de sus clientes, insistiendo en la contragarantía por parte del asegurado de que le reembolsará cualquier cantidad que éste haya pagado superior a su obligación legal.

Esto puede suceder, por ejemplo, en casos en los que existe un infraseguro, es decir que la suma asegurada por la póliza es inferior al valor de contribución del mismo bien valuado por el ajustador de la avería gruesa. En este caso, la responsabilidad del asegurador de pagar se reduciría en la misma proporción en que la propiedad fue infraasegurada.

Una vez más, las buenas intenciones, como los típicos propósitos de Año Nuevo, no nos valieron de nada. Queríamos que nuestras explicaciones fueran breves y sencillas y nos tomaron cinco puntos.

En resumen, la avería gruesa es la personificación del principio de solidaridad. Su existencia y ajuste técnico implica, más que nada, mucho sentido común y, además, funciona.

De hecho, ha funcionado desde hace algunos miles de años. Hay muy pocas cosas en este mundo tan confiables.

## **Salvamentos y deberes del asegurado (sue & labour)**

Los salvamentos y deberes tienen que ver con los costos, gastos o adjudicaciones que pueden pagarse después de la ocurrencia de un peligro asegurado, en otras palabras, después de una reclamación. Para comenzar, el término «deberes del asegurado» proviene de una frase bastante peculiar que aparecía en el antiguo documento de SG que reza así:

«... y en caso de cualquier Pérdida o Desgracia, será legal que el Asegurado, sus Empleados, Servidores y Beneficiarios demanden y se esfuercen por y en pro de la Defensa, Salvaguarda y Recuperación de dichas Mercancías, Bienes y Embarcación, etc., o parte de esto, sin Perjuicio a este Seguro; hasta la Cantidad o Cargos que nosotros, los Aseguradores, contribuyamos, cada uno, de acuerdo con la tasa y Cantidad de la suma asegurada por este medio».

En pocas palabras, esto significa que el asegurado ideal debería actuar como si no tuviera un seguro; tendría, por ejemplo, que hacer todo lo posible (lo que en ocasiones incluye gastar dinero en cantidades muy generosas) por salvaguardar sus bienes y evitar daños posteriores. Para hacerle más atractiva esta tarea al asegurado, el asegurador acepta pagar los costos de dichos esfuerzos.

Para explicar el término de salvamento (recuperación del mar), lo mejor es recurrir a una breve historia:

Un hermoso día, medio tormentoso (la delicia de los marineros) el flamante barco «A» sale de los astilleros para ser entregado a sus felices propietarios. Pocos días después, el timón del "A" se rompe (culpa del ingeniero). El viento comienza a soplar más fuerte y como se divisan algunas rocas amenazadoras, el «A» suelta una de sus anclas –se rompen las cadenas (pésima mano de obra) y se pierde el ancla. Y, aunque resulte difícil de creer, la segunda ancla sigue el mismo destino que la primera. ¿Qué se puede hacer ahora? El capitán entra a la cabina de transmisiones (y aquí nos apartamos de la realidad y entramos a la ficción) y envía la señal de «Mayday» o «SOS». El capitán rubio y musculoso –todo un héroe– de un remolcador

de salvamentos que se encuentra cerca del área capta la señal de auxilio y en un acto heroico, sin pensar en su propia vida y barco, cambia de rumbo y se interna en el fiero mar a todo vapor, disminuyendo la distancia entre su barco y el «A».

Como les suele suceder a los héroes, llega justo a tiempo, arroja una cuerda al «A» y prácticamente él solo lo remolca a un lugar seguro. Sin duda, usted estará de acuerdo en que nuestro apuesto capitán merece más que un aplauso, de hecho merece una recompensa económica o compensación. Por lo general, estas compensaciones se fijan en un arbitraje, tomando en cuenta el peligro corrido, las habilidades necesarias para realizar el salvamento, los gastos incurridos y, por supuesto, el valor de los valores rescatados. De esta forma, resulta que la compensación casi puede alcanzar el valor de los bienes rescatados.

Considerando que muchas operaciones de salvamento se emprenden con el fin de proteger el barco y su carga, por lo regular resultan en declaración de avería gruesa.

Existen tres tipos distintos de salvamento:

- La forma de Lloyd's «Si no hay recuperación, –no hay pago (*no cure no pay*)». Tal y como lo sugiere su nombre, el pago se efectúa sólo si el rescate es exitoso. El riesgo del salvador es un aspecto importante y la compensación generalmente es muy buena.
- Salvamento contractual. En este caso, la cuota de salvamento se fija por medio de contrato, puede ser a precio alzado o tiempo y gastos ad infinitum.
- Salvamento fraudulento. Describamos este tipo de salvamento con un lindo ejemplo: hay dos hermanos, hermano «A» y hermano «B», cada uno de ellos es propietario de un barco pesquero. Una mañana salen a alta mar y descubren que los peces han dejado el área, y como después de todo, la pesca es un trabajo duro, el hermano «A» envía una señal de «SOS», que el hermano «B» capta inmediatamente. «B» corre a «rescatar» a «A» remolcándolo hasta el muelle justo a tiempo para la cena. Al día siguiente, «A» y «B» visitan a su hermano «C» –el árbitro local– quien fija una buena compensación de salvamento, que luego se dividen entre los tres. Por supuesto, la compensación la paga la compañía de seguros del hermano «A».

En resumen, el salvamento y los deberes del asegurado (*sue & labour*) son los gastos en los que incurre el asegurado para minimizar su pérdida. Como incentivo para hacer que el asegurado realmente gaste dinero si tiene cobertura de seguro, la aseguradora está de acuerdo en pagar esos gastos.

## Fraude

No espere una receta sobre cómo cometer el fraude perfecto de seguro marítimo. Aunque

posiblemente sea la única área del crimen en la que el viejo dicho «el que la hace la paga» está muy lejos de la realidad, sigue siendo un camino poco recomendable para ganarse la vida. Algunas veces, el crimen sí se descubre y entonces hay que asumir el castigo.

Considerando los fraudes conocidos y especulando sobre aquellos que nunca conoceremos, debemos hacer frente a la cruda realidad de que el fraude marítimo es una industria millonaria. Este hecho, que tiene su origen en la facilidad relativa con la que se planean y ejecutan tales fraudes, apunta a una sola dirección: investigue muy bien a sus socios y elija con cuidado a la compañía transportadora; no opte por compañías baratas, recuerde que lo barato sale caro.

## Factores de riesgo

### Generalidades marítimas

Los factores de riesgo son los ingredientes que conforman un riesgo. Normalmente la pregunta que surge es si el producto final, es decir, el riesgo individual, tiene hermanos o por lo menos, primos de la misma especie. En otras palabras ¿es posible crear grupos grandes, estadísticamente representativos de riesgos homogéneos?

Es exactamente en esto en lo que el seguro marítimo se diferencia de los demás ramos. Mientras que quizá haya unas 13.765.311 casas de ladrillos propiedad de familias trabajadoras de clase media con un extintor cada 100 metros, es muy probable que sólo exista un barco de vapor de 35 años totalmente oxidado, administrado por una compañía de Liechtenstein con intereses japoneses, que navega con bandera panameña y emplea a un capitán analfabeto y una tripulación igualmente ignorante, responsables de una carga valiosa de chocolate de leche que debe ser transportada de Rotterdam, cruzando la línea ecuatorial, a Río de Janeiro a mediados de diciembre –la carga, por supuesto, está asegurada contra todo riesgo. Sin duda, usted estará de acuerdo en que este escenario presenta una combinación única de factores de riesgo individuales, que conforman un riesgo que, por su naturaleza, es irrepetible, por lo menos durante un período de tiempo razonable. La conclusión lógica, obviamente, es que una cartera de negocio de seguro marítimo es una recopilación de riesgos no homogéneos, apenas relacionados por el hecho de que en algún momento se involucra algún tipo de transporte.

Estadísticamente, esto implica que la correlación de datos será muy baja, mientras que las fluctuaciones de tipo impredecible serán altas –no precisamente el sueño de un matemático.

El ejemplo ilustra que el seguro marítimo es un negocio riesgoso, de difícil evaluación y que, por tanto, requiere de mucha experiencia, conocimientos técnicos, imaginación y una buena porción de «intuición» por parte de los suscriptores. Para dar una idea más clara de algunos

factores de riesgo individual presentes en el negocio de la navegación, examinemos algunos casos según su tipo.

## Casco

- La edad. El año de construcción/reconstrucción del barco puede ser un indicio de su condición, pero, incluso aquí, no se puede tener una seguridad absoluta; algunos tipos de barcos, como los buques-tanque, envejecen más rápido que otros, mientras que un excelente mantenimiento puede garantizar que un barco antiguo se encuentre en perfectas condiciones aun después de un siglo de operaciones.
- El tipo del barco. Graneleros, tanqueros, gaseros, ro-ro ferries, barcos costeros, porta contenedores, ro-ro, gabarras, remolcadores, dragas, etc. Por ejemplo, un contenedor de gas natural licuado (LNG) tripulado por marineros, fumadores empedernidos seguro tendrá una esperanza de vida muy corta en comparación con un bote remolcador que trabaja en un área cubierta del muelle.
- El tonelaje. Es cuestión de gusto, algunas personas preferirían ir en un barco grande que en un bote de remos si tienen que atravesar una tempestad invernal en el Atlántico Norte. Por otro lado, se sabe que los barcos grandes se llegan a romper en dos cuando el oleaje es muy hostil. Imagínese un barco muy largo levantado en la proa por una ola corta y en la popa, por otra ola, y en medio, sólo aire frío. El barco se doblará. Repita el mismo proceso unas cuantas miles de veces y probablemente fatigará el metal lo suficiente para causar que el barco se rompa.
- La construcción. Desde la soldadura de acero, el acero remachado, la fibra de vidrio, el concreto, la madera de teca cubierta de cobre, hasta la buena y anticuada canoa de madera. Sobra decir que, dependiendo del trabajo que vaya a realizarse, algunos de estos materiales son mejores que otros.
- La bandera. La decisión del propietario respecto a la bandera con la que navegará su barco es totalmente suya. Quizá se vea influenciado por los bajos impuestos que exigen ciertos países o las menores exigencias de la tripulación y reglamentos de los sindicatos. El patriotismo o los subsidios gubernamentales pueden inclinar la decisión hacia una bandera de conveniencia. Por otro lado, en ocasiones es muy difícil determinar «el verdadero país de origen de una embarcación» en vista de la confusión en torno a la propiedad, administración, el acreedor hipotecario y otros domicilios de intereses financieros. Basta decir que los barcos que navegan bajo ciertas banderas parecen tener muy malos antecedentes siniestrales.
- El comercio. Ya sea que se trate de plátanos o de dinamita, de lingotes de hierro o de trigo, la carga influye mucho en la longevidad del barco. La propiedad de un barco es de inmensa importancia. Un barco propiedad de una persona más bien sospechosa, cuyo único bien es la embarcación y que se sabe ha hundido sus barcos en el pasado en momentos muy convenientes, ciertamente resulta un riesgo más grande que un barco que pertenece a una línea naviera bien conocida con buena reputación y antecedentes claros.

- Los límites comerciales. El cabotaje, el comercio a lo largo de ríos, las zonas de tifones en el Atlántico Norte, Pacífico Sur, Cabo de Hornos, las condiciones de congelamiento, etc., influyen en la severidad del riesgo.
- La propulsión. Velas, motores de diesel, turbinas de petróleo, gas, madera e incluso calderas de ignición nuclear, todos ellos elementos propulsores que pueden influir en la fiabilidad, maniobrabilidad y la potencia, y que son de vital importancia cuando la embarcación se enfrenta a una tormenta o escapa de ella.
- El entorno socioeconómico. Posiblemente este es el riesgo más difícil de evaluar acertadamente, ya que incluye el elemento humano, también conocido como riesgo moral. El trabajo de los barcos camaroneros es muy duro, pero cuando el precio del camarón sube, la recompensa es buena y los botes camaroneros se mantienen a flote. Sin embargo, cuando los precios bajan y los pagos de las hipotecas de los botes siguen siendo los mismos, los barcos camaroneros empiezan a hundirse como por arte de magia y no los volvemos ver. ¿Fraude? ¡Coincidencia! La combinación de todos los factores de riesgo arriba mencionados (y más) representa el riesgo final individual del casco, siempre que ninguno de éstos factores cambie. En total, constituyen un factor de riesgo muy importante para la carga, ya que se trata de su medio de transporte.

## Carga

Modo de transporte: Tipo de bienes/mercancías. Vuelva a pensar en plátanos, dinamita, lingotes de hierro y trigo y ahora imagínese los diferentes tipos de daños que podrían sufrir en caso de incendio.

El empaque o embalaje es el factor más importante para prevenir pérdidas en el transporte de carga. Definitivamente, es muy distinto empacar huevos en canastas y después colocar éstas en pilas de 20 a empacar cada huevo individualmente y colocarlos en cajas de cartón especialmente diseñadas, que además son estibadas profesionalmente en el contenedor apropiado. Asimismo, el empaque empleado para proteger la carga en barcos debe ser, por lo menos hasta cierto grado, resistente al agua ya que habrá mucha humedad a su alrededor.

Obviamente, el tamaño, peso y valor también desempeñan un papel importante a la hora de determinar si se puede robar fácilmente la mercancía y salir corriendo con ella. Es necesario, por tanto, solicitar mejores medidas de seguridad para un cargamento de diamantes que para transportar una grúa.

Por otro lado, cuando se trata de carga pesada y grande, se necesita equipo de manejo especializado que puede —o no— estar disponible en el punto de destino, en cuyo caso puede causar algunos problemas e incluso accidentes.

La ruta de navegación. Al igual que en los límites de comercio o navegación en el caso del casco, las diversas rutas presentan diferentes problemas para la carga, por ejemplo, la

temperatura, el clima y el equipo de manejo disponible en los puertos.

La duración del viaje. Cuanto más largo es el viaje, tanto más tiempo permanece la carga expuesta a los peligros. Si la cobertura indica «bodega a bodega», como suele suceder con frecuencia, se darán tal vez largos viajes en carreteras o líneas de ferrocarril buenas o malas, de la bodega al puerto y viceversa. La estación del año. Sólo piense en los eventos meteorológicos de temporada, tales como monzones, huracanes, tifones, tornados, misticales, así como en las menos exóticas pero igualmente temidas tempestades invernales en el Atlántico Norte.

El entorno socioeconómico. El riesgo moral descrito en el apartado de «casco» es igualmente aplicable a la carga. Imagínese la tentación que acosa al propietario de una carga no deseada y pasada de moda de trajes de baño (a principios de otoño) de «vender» la carga a su compañía de seguros.

En resumen, los factores de riesgo son demasiado numerosos y variados como para poder catalogarlos fácilmente. Se trata de una combinación infinitamente variable de factores (en teoría, cada uno de ellos realmente merece su propia fracción en la prima de seguro) que componen el riesgo cubierto por la póliza marítima. Es muy raro, si no imposible, que una combinación se repita exactamente igual.

Por ello, es esencial que el asegurador marítimo mantenga información estadística detallada que diferencie, digamos, por mercancía, por cliente, por agente naviero, por país de origen –por citar unos ejemplos– que le permita tener una idea clara de los posibles desarrollos adversos y tomar las medidas pertinentes antes de que sea demasiado tarde.

## **Inseparabilidad de primas (necesidad del año de suscripción)**

Al final del capítulo anterior se insinúa el principio de una cadena lógica usada para responder a las preguntas más frecuentes: ¿Por qué es necesario aplicar el método del año de suscripción al seguro marítimo? Parece que alguien acaba de preguntar: «¿Qué es en realidad el método del año de suscripción?» La verdad es que es difícil contestar a esta pregunta en pocas palabras, cualquier respuesta breve será incompleta. No obstante, intentaremos ofrecer una idea general.

Existen dos formas básicas de analizar las primas de seguro y las reclamaciones en términos de estadística:



- El año contable o calendario en el que todas las primas recibidas y los siniestros pagados se contabilizan en el año en el que el contador los tramita. Como algunas pólizas de seguro tienen duraciones más allá del final del año, una proporción de las primas contratadas se transfiere al siguiente año, como prima no devengada.
- El año de suscripción, en el que las cosas malas (siniestros) realmente se comparan con las cosas buenas (primas), que después de todo son la causa de que las cosas malas estén cubiertas. Esto significa que un siniestro, sin importar qué tan tarde se pague, siempre se contabilizará en el año original, el año en que se produjo la prima correspondiente.

Puede que esta explicación sea demasiado breve para satisfacer a todos, por eso remitimos a aquellas personas que estén muy interesadas a otra publicación de Swiss Re «The Underwriting year in marine insurance» que ofrece explicaciones completas y más detalladas sobre los pros y los contras de cada sistema.

Regresemos a nuestra cadena lógica, y comencemos con el enunciado de que la rima de riesgo es (debe ser) un conglomerado de primas individuales cobradas por los numerosos factores de riesgo que conforman un riesgo. Si este enunciado es correcto (y en realidad creemos que lo es), resulta que sería imposible determinar la porción de prima no devengada al final del año calendario para aquellas pólizas que sigan vigentes. Sin embargo, si esas transferencias no son factibles, nos queda sólo una opción: se deberá permitir el run off total del riesgo, es decir, todas las reclamaciones se deben asignar al año en que se contrató la prima.

Para darle una idea de qué tan longevo es el negocio del seguro marítimo (de esto hablaremos más en el siguiente capítulo), imagine que Swiss Re, en el 2000, todavía seguía manejando años de suscripción con movimientos activos, por ejemplo, pagos y recuperaciones de siniestros, que datan de la década de los cincuenta.

## **La naturaleza de cola larga del negocio marítimo**

En este contexto, nos parece acertada la analogía de que, a veces, es la cola la que menea al perro; éste puede ser el caso en el negocio marítimo, pues la cola de una póliza puede tomarnos por sorpresa después de transcurrido un tiempo tan largo que para muchos resulta irrazonable. En ocasiones la sorpresa puede ser tan grande –y sin que se haya tomado la precaución de constituir las reservas necesarias– que la cola no sólo moverá al perro, ¡lo hará temblar! Pero olvidémonos de los perros y sus colas, y enfoquémonos en por qué el run off del

negocio marítimo es tan tardado.

Tomemos como ejemplo una avería gruesa y supongamos que está en juego un moderno barco portacontenedores que lleva una carga de, por decir algo, 4.000 contenedores de 20 pies (unos 6 metros). Supongamos además que gran parte de estos contenedores no están completamente llenos, pero que llevan cajas y paquetes que pertenecen a diferentes consignatarios. Para complicar más las cosas, digamos que hay un gran número de contenedores de distintos tipos, en condiciones diversas, de diferente valor y que, para cerrar con broche de oro, pertenecen a muchos agentes transportistas y varios operadores de contenedores de todo el mundo.

Si usted cree que ya es bastante complicado, permítanos suponer que el motivo de la «avería gruesa» ha sido una operación de salvamento muy larga y complicada, de manera que los árbitros necesitan mucho tiempo (años) para determinar la contribución.

Toda esta historia debe desenmarañarse estimando los valores de contribución, que incluyen miles de conocimientos de embarque y el mismo número de consignatarios, algunos de los cuales se han mudado sin dejar su nueva dirección; además se debe calcular un ajuste final de contribución para cada artículo y todo esto se tiene que realizar en un tiempo «razonable» de, digamos, cinco años. Seguramente se topará con varios problemas en el camino, y lo más probable es que no pueda terminar esta tarea a tiempo.

En un tono más agradable, si se piensa en las reclamaciones que en realidad disminuyen algunas décadas después de que son pagadas, los escenarios son aún más largos y están sujetos a las ideas más descabelladas. Imagine los galeones españoles que transportaron el oro de Hernán Cortés y de Pizarro desde el Nuevo Mundo al Viejo Mundo en los siglos XVI y XVII y recuerde que muchos de ellos no llegaron a su destino, entre otros, los famosos galeones Santa Margarita y Nuestra Señora de Atocha que se hundieron a la vista el uno del otro, muy cerca de la costa de Florida el 6 de septiembre de 1622.

Para hacer las cosas realmente interesantes para nuestros fines, tenemos que «torcer» un poco la realidad e imaginarnos que las fabulosas cargas de estos dos galeones realmente estaban aseguradas en ese momento. En el siglo XVII los aseguradores seguramente habrían tenido que pagar de muy mala gana unas sumas de dinero elevadísimas, arruinando así el resultado del año de suscripción de 1622. A lo largo de los siglos, la pobre compañía de seguros recordará el año de suscripción de 1622 como el año más desastroso de su historia, hasta que, 350 años después, Melville Fisher, un aventurero del siglo XX, encuentra el tesoro y lo rescata de las profundidades, logrando así la recuperación del año de suscripción de 1622. (Por supuesto, después de recibir una generosa y apropiada recompensa o contribución).

Sí, usted tiene toda la razón, esta historia es teoría en su forma más pura, pero si la analiza, verá que puede haber más verdad que ficción. El hundimiento y la recuperación son hechos reales, lo mismo que el tiempo entre un evento y el otro. Lo demás ... puede ser cuestionable, increíble pero, básicamente, es posible. *¿Qué le parece esta cola?*

Para volver al punto central, los daños no reparados en el seguro de casco pueden

representar otra fuente de cola larga durante muchos años si el propietario del barco decide no efectuar las reparaciones inmediatamente porque los daños no afectan la navegabilidad y tiene tanto trabajo que no se puede dar el lujo de enviar su barco por unos días a dique seco. Además, decide no reclamar a sus aseguradores el dinero equivalente a la depreciación del barco. En realidad, lo único que quiere es reparar su barco en el momento que más le convenga y para eso pueden pasar muchos meses. También en el área de las responsabilidades por colisión (RDC) las facturas tardan mucho tiempo en pagarse debido a las complejas y con frecuencia complicadas investigaciones, así como a los procedimientos legales que deben cumplirse antes de poder finiquitar un siniestro.

Es verdad que los ejemplos suelen ser extremos, pero sirven para ilustrar qué tan lejos y qué tan amplia puede resultar «la normalidad» bajo ciertas circunstancias.

También son útiles para advertir a aquellos que hacen alarde de «beneficios» recaudados en años de suscripción recientes, olvidando que en ocasiones la cola verdaderamente mueve al perro. No hay mucho que resumir excepto que, sin duda, el negocio marítimo tiene una cola impredecible. A nivel global y en promedio, esa cola mide más o menos cinco años en el caso de carga y diez en el de casco; los extremos pueden ser ilimitados.

## **Condiciones actuales del seguro marítimo**

### **Observaciones generales**

Sin querer regresar a la historia del seguro marítimo (por favor consulte el capítulo correspondiente), todavía es necesario que recordemos el pasado antes de llegar al pragmático presente, ya que muchas cosas han cambiado desde que se introdujo en 1779 el viejo formato SG. Por lo menos en los últimos años, porque en los primeros 200 años de su existencia, la forma SG siguió siendo lo que era en casi todos los mercados: la forma principal a utilizar al emitir una póliza marítima.

Esto no quiere decir que en los primeros 200 años no haya habido grandes acontecimientos, en absoluto. Miles y miles de casos fueron llevados a los tribunales, donde una y otra vez se puso a prueba la póliza, palabra por palabra; pero estos casos acabaron convirtiéndose en jurisprudencia según el sistema de derecho común, y sirvieron como base para juicios posteriores. Justo antes del cambio de siglo (1900), un juez muy diligente llamado Lord Chalmers decidió que era muy complicado tener siempre que recurrir a antecedentes legales e introdujo un proyecto de ley en la Cámara de los Lores, con el fin de recopilar casos antiguos

en una obra fácil de comprender, dando origen al Libro de Estatutos de 1906, que se convirtió en la Ley de Seguro Marítimo de 1906, aplicable todavía en nuestros días.

Más o menos en la misma época, el London Underwriters Institute, que después cambió de nombre a International Underwriting Association (IUA), fue volviéndose cada vez más importante, como organizador de las cláusulas estándar para el seguro marítimo. Estas «Cláusulas del Instituto» se convirtieron en una norma ampliamente aceptada y prevalecieron, siempre adjuntas a la forma SG, con muy pocos cambios hasta 1982, fecha en la que el Instituto publicó cláusulas y pólizas revisadas con cambios revolucionarios, básicamente en respuesta al creciente número de quejas por parte de la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) y de otros organismos internacionales relacionadas con el texto de algunas pólizas que resultaban difíciles de leer y entender.

En los siguientes párrafos presentaremos precisamente estas Cláusulas y Textos de Póliza del Instituto (en el Apéndice figuran algunas de ellas). Si desea conocer más detalles técnicos o tiene alguna duda académica específica, tendrá que leer las cláusulas completas o bien ponerse en contacto con su compañía de seguros o reaseguros.

## **Condiciones y tasas de carga**

En el apéndice encontrará, entre otras cosas, un ejemplo de texto de póliza marítima, así como dos grupos de cláusulas de carga que se titulan «Cláusulas de Carga del Instituto (A) y (C)». Existe un grupo de cláusulas (B) que ofrecen mayor cobertura que las cláusulas (C), pero como tienen la misma estructura que éstas últimas no se incluyen en este folleto. El formato de póliza sirve de cubierta o receptáculo de las numerosas cláusulas importantes sobre riesgos, especiales e individuales. También hace más personal el documento de la póliza al incluir datos importantes como los nombres del asegurado y del barco, descripciones del objeto del seguro y del viaje, la suma asegurada y la prima y, por último, las medidas de seguridad o garantías de la póliza junto con sus proporciones individuales.

Por consiguiente, aunque el formato de la póliza es una parte importante del contrato de seguro, no serviría de nada tomarlo solo sin incluir la condición especial en las cláusulas adjuntas.

Gracias a su diseño práctico y sin compromisos, el formato de la póliza marítima se puede emplear para todas las formas de seguro marítimo, ya sea para carga, casco, responsabilidad civil, riesgos de construcción u offshore.

En cuanto a las condiciones especiales para carga, hoy en día se utilizan muchas cláusulas diferentes. Existen cláusulas especiales de comercio para embarques de carbón, petróleo, maíz, caucho, yute, madera, alimentos congelados y carne, así como una variedad de cláusulas complementarias o extensiones; sin embargo, el fundamento de esta especialización

se halla en las cláusulas básicas para carga del Instituto (ICC) que se usan ampliamente para todos los tipos de carga general y especial. A continuación comentaremos brevemente estas cláusulas básicas que se ofrecen en tres variedades o «calidades»:

- ICC (A): esta es la antigua cláusula «todo riesgo» (recuerde: todo riesgo, no todo siniestro). Este grupo de cláusulas protege contra todas las pérdidas y daños causados por eventos externos, fortuitos, incluyendo piratería (solía ser un peligro de guerra) que sucedan durante el transporte.

Los riesgos de guerra y huelga siempre se excluyen en la forma básica de la cobertura, y si se quieren incluir, debe hacerse de forma expresa con cláusulas especiales y con el pago de una prima adicional. Más adelante volveremos a hablar de estos riesgos políticos.

La trayectoria del transporte comienza en el momento en que se toma y mueve la mercancía dentro del almacén, en el lugar de origen, con la intención de transportarla a su destino, y continúa hasta que la mercancía llega al almacén final del destinatario.

No obstante, hay muchas exclusiones que confirman el principio de que sólo se cubren siniestros fortuitos. El resto de la cláusula regula, por ejemplo, el deber u obligación del asegurado en caso de siniestro y el derecho aplicable a la póliza.

Para hacer justicia a estos términos y condiciones y a la experiencia de la que han surgido, la Ley y Práctica Inglesa es la opción preferida de casi todas las compañías que utilizan las cláusulas del Instituto.

Un aspecto principal que diferencia a la cláusula «todo riesgo» de todas las demás es la cuestión de la carga de la prueba. Si la mercancía sufre daños y el asegurado tiene una cobertura para todo riesgo, será la compañía aseguradora la que, en caso de que desee rechazar el pago, deba probar que la causa del siniestro estaba excluida en la póliza. En una cobertura restringida de peligros nombrados, es el asegurado quien debe comprobar que el daño realmente fue provocado por uno de los peligros cubiertos. ¡Esto puede resultar realmente muy difícil en algunas ocasiones!

- ICC (C): Este es el tipo de cobertura de «peligros nombrados» que se menciona

junto con la carga de la prueba. Se aseguran los clásicos peligros marítimos, a saber: incendio, explosión, hundimiento, colisión, encallamiento, avería gruesa, volcadura y descarga de mercancía en el puerto de emergencia.

Las demás cláusulas son idénticas a las cláusulas (A), con dos notables excepciones:

- La piratería cubierta en (A) donde se excluye de las exclusiones, no está cubierta en (C).
- Los daños deliberados o maliciosos no mencionados en (A) quedan expresamente excluidos en (C), pero se pueden incluir a solicitud pagando, generalmente, una prima adicional.

Las tasas del seguro marítimo son un tema delicado porque hay demasiada competencia.

Muy pocos países cuentan con directrices de cotización o tarifas respetadas por todos, lo que tiene como consecuencia una continua reducción de tasas, hasta que, a menudo, las tasas terminan siendo antieconómicas.

Como indicación, por lo menos podemos decir que las tarifas marítimas se expresan normalmente como un porcentaje de la suma asegurada. Los porcentajes pueden variar del 25% para el seguro contra todo riesgo de huevos, incluyendo rotura, al 0,05% para cobertura contra todo riesgo de crudo a granel. Ambos son extremos; los porcentajes más usuales se hallan entre estos dos valores. Técnicamente, creemos que una tasa apropiada para un riesgo con condiciones (C) no debe ser menor a 0,2%, y las tarifas para todo riesgo han de ser proporcionalmente más elevadas.

Sin embargo, a menudo la realidad muestra, por desgracia, que la competencia tiene más peso que la técnica.

## **Condiciones y tasas de casco**

Para más información, estudie las Cláusulas a término del Instituto – Cascos (ITCH por las siglas en inglés de Institute Time Clauses Hulls) 1.11.95 que se encuentran en el apéndice de esta publicación. Nuestra contribución a su proceso de aprendizaje se limitará a algunos comentarios sobre puntos importantes, ya que para una discusión amplia en torno a este grupo de cláusulas se necesitaría seguramente todo un libro.

Comencemos por mencionar que hay toda una colección de diferentes cláusulas especializadas, dirigidas a los diversos subgrupos de cascos que flotan por el mundo. Hay, por ejemplo, cláusulas para barcos pesqueros, cláusulas de riesgo en puerto para remolcadores, dragas, grúas, yates. Existen, además, diversas condiciones nacionales para cascos (formas), tales como la forma española, la francesa, la alemana, la holandesa, la estadounidense, la japonesa y la italiana, entre muchas más. La duración de la cobertura es otro factor que influye en las cláusulas de casco. Existen pólizas de 12 meses, por lo general llamadas «cláusulas a término» y también hay cláusulas de viaje, que, como su nombre lo dice, sólo cubren un viaje. La restricción o extensión de protección con respecto a una cobertura «normal» es otra fuente de cláusulas especiales de casco, así como lo son las consideraciones financieras, que tratan con problemas tales como hipotecas de barcos.

A pesar de este aparente enredo babilónico, existe una sorprendente uniformidad de condiciones básicas. Esta realidad, además del hecho de que el texto inglés para cascos, es decir, las Cláusulas a término del Instituto, Cascos 1.10.83 y su versión revisada 1.11.95

(actualmente se está redactando y mejorando una nueva versión llamada «Cláusulas Internacionales de Casco», que conserva la mayor parte de los términos y condiciones actuales) sigan siendo quizá las más utilizadas, nos obliga a restringir nuestros comentarios.

A diferencia de la situación en el seguro de carga, no existe en realidad una cobertura contra «todo riesgo» en el seguro de casco marítimo. Además, los cascos ITC tienen una base de peligros nombrados, que a pesar de ser bastante

amplia, se le llama peligros nombrados y no «todo riesgo ..., excepto». Esto tiene la ventaja (o desventaja, dependiendo del cristal con que se mire) de que el asegurado debe probar que el daño fue causado por un peligro contra el que estaba asegurado, es decir que la carga de la prueba es responsabilidad del asegurado y no del asegurador.

Los peligros enumerados son claros y en la mayoría de los casos no necesitan explicación. No obstante, la lista debe leerse con atención para no pasar por alto los detalles. Para darle un ejemplo, si usted lee superficialmente la cláusula 6.2.1, quizá crea que los suscriptores pagarán los daños ocasionados por la explosión de calderas y rotura de ejes. Pero este no es el caso, porque si lee el párrafo 6.2, verá que solamente está cubierta «la pérdida o daño al barco y sólo la causada(o) por la explosión de calderas ...», la parte rota en sí, no está cubierta. Por lo menos, no sin la prima adicional y la Cláusula del Instituto sobre Peligros Adicionales, Cascos adjunta.

Este es un punto pequeño pero que puede hacer una diferencia tremenda en su cartera si se cumple la Ley de Murphy: «Si algo puede salir mal, saldrá mal».

Del mismo modo, si lee el título del párrafo 7 pensará primero que la responsabilidad del barco por riesgos de contaminación queda cubierta. Pero nada de eso, ese tipo de responsabilidad por contaminación, aun como consecuencia directa de una colisión (para la cual puede haber una cobertura de 3/4 de responsabilidad de colisión en la cláusula 8), queda expresamente excluida en el párrafo 8.4.5, excepto por el «resquicio legal» relacionado con la remuneración por salvamento.

Lo que sí cubre la cláusula 7 es la pérdida de su barco debida a medidas gubernamentales adoptadas para evitar o minimizar los daños de contaminación. En otras palabras, los aseguradores sólo cubrirían los daños sufridos por su barco cuando un gobierno enviara a sus fuerzas aéreas a bombardearlo, como sucedió con el «Torrey Canyon» en 1967, cuando realmente comenzó la campaña sobre conciencia de contaminación global.

Para evitar que el propietario del barco reclame el pago de un pequeño daño causado por el uso cotidiano de la embarcación –por ejemplo rayones y abolladuras por atraques difíciles–, la cláusula 12 estipula el pago de un deducible por parte del asegurado en cada reclamación antes de que la aseguradora tenga que echar mano de su propio bolsillo. Como regla general, éste deducible se fija en 0,5% de la suma total asegurada para casco y maquinaria.

En caso de pérdida total (TL) o pérdida total constructiva (CTL), no se aplica el deducible, pues normalmente se considera que este tipo de pérdida se halla fuera del control y del ámbito de

influencia de la gestión de riesgos del asegurado, por lo que se perdería el beneficio educativo del deducible. La cláusula 14 «nuevo por viejo» es perfecta para los propietarios de barcos. Si, por ejemplo, un timón decrepito, oxidado en un 90%, que ya es necesario cambiar, se pierde durante encallamiento, será sustituido a expensas de la aseguradora por un nuevo timón, que, para colmo, seguramente durará más que el viejo barco. Pero así es como funciona.

Los aseguradores otorgan una devolución de primas por paralización cuando el barco no trabaja, es decir, no navega sino que se encuentra en un área autorizada durante al menos 30 días consecutivos (párrafo 23), basándose en el supuesto de que el riesgo de pérdida o daño es mayor cuando el barco está surcando los océanos.

Siguiendo la práctica común, los riesgos políticos –guerra, huelga y daños antencionados– quedan estrictamente excluidos (párrafos 24, 25, 26). Si el asegurado solicita expresamente una cobertura para estos riesgos, se emiten cláusulas especiales de inclusión pagando, por supuesto, una prima adicional. La contaminación radiactiva y los daños causados por explosiones de ojivas nucleares (párrafo 27) no se cubren en absoluto y también se excluyen en las cláusulas especiales de rescripción de guerra que se mencionan con más detalle en el siguiente capítulo.

Habiendo llegado a este punto, sólo nos falta decir unas cuantas cosas sobre los precios y cotizaciones del seguro de cascos. Al hacerlo, tomemos los comunes riesgos de puerto, barcos de marina mercante, pesqueros y yates que son especies muy diferentes entre sí con distintas consideraciones de tarificación.

Para la tarificación de barcos normales de marina mercante se aplica por lo general el sistema de dos pilares. Uno de los pilares es el valor (representado por la cantidad asegurada) del barco, el otro, su tonelaje.

Teniendo en cuenta esto, con muy pocas excepciones, las pólizas marítimas son pólizas a valor acordado, es decir que, en caso de siniestro total, será la suma asegurada lo que se pague, aunque este importe sea superior o inferior al valor del mercado del barco en el momento del siniestro, y las pérdidas parciales –a diferencia de un seguro del hogar– se pagan sin aplicar la regla proporcional si hay un infraseguro. Hasta cierto grado, esto puede parecer poco ético, pero resulta comprensible si se considera que el propietario del barco realmente no está asegurando la embarcación, sino su capacidad de hacer dinero.

Tomemos como ejemplo un muy buen mercado naviero con todos y cada uno de sus barcos en uso. Las tarifas de carga son altas y el propietario de un barco en ruinas gana una fortuna, por lo que le interesa mantener en uso su barco, pues además de que le costaría mucho dinero reemplazarlo, seguramente tendría que esperar un tiempo para obtener el nuevo barco. De ahí que para el propietario sea verdaderamente necesario asegurar su barco por una suma algo más alta que su valor real. Además, se supone que los aseguradores marítimos son profesionales en su negocio y que, por ende, están en posición de evaluar si la suma asegurada declarada para un barco en particular tiene sentido o si se ha exagerado con propósitos fraudulentos.



En cualquier caso, el siniestro total y la suma asegurada están irrevocablemente vinculadas cuando se trata de una reclamación. Por ello es razonable vincularlas durante la cotización. La prima cobrada por el elemento de pérdida total en el seguro del casco se expresa como un porcentaje de la suma asegurada. Hace más o menos 25 años, cuando la técnica de suscripción todavía triunfaba ante la competencia, estas tarifas promedio de siniestro total se encontraban a aproximadamente 0,375%, lo que apenas corresponde a la experiencia siniestral real en todo el mundo. Desde entonces, esta tarifa ha fluctuado con los ciclos del mercado, cayendo, en ocasiones, por debajo del 0,2%.

Por otra parte, el tonelaje reviste gran importancia cuando hablamos de pérdidas parciales o daños al barco. Después de todo, lógicamente costaría lo mismo reparar un orificio de dos metros en los laterales de dos barcos idénticos, independientemente de que la suma asegurada de uno de los barcos sea de 100 millones y la del otro de 50 millones. La tarifa para el elemento de pérdida total se vincula con el tonelaje del barco y normalmente se expresa como una cantidad en dólares por tonelada. Para darle una idea, una tarifa técnica para un petrolero se hallaría alrededor de USD 1,25 por tonelada de peso muerto (DWT).

Para obtener finalmente una sola tasa aplicable a la suma asegurada, basta con expresar la cantidad en dólares calculada para siniestros concretos como un porcentaje de la suma asegurada, añadirla a la tasa por pérdida total determinada anteriormente y ¡listo! ya tenemos la tasa final.

En resumen, las condiciones del casco se cubren sobre la base de peligros nombrados, incluyen responsabilidad limitada en colisiones y nunca son válidas para períodos de más de 12 meses (excepciones: riesgos de construcción y pólizas de largo plazo que aparecen cíclicamente). La cotización se basa en el sistema de dos pilares, donde las pérdidas totales se vinculan con la suma asegurada y las pérdidas parciales con el tonelaje del arco. Los ejemplos de tarifas que se usan en este capítulo son sólo indicativos y no consideran los factores de riesgo individuales que podrían garantizar un recargo o (rara vez) descuentos.

## **Condiciones y tasas de riesgos políticos**

En la terminología del asegurador marítimo, los riesgos políticos básicamente se dividen en dos categorías: los riesgos de guerra y los riesgos de huelga, motín y conmoción civil. A primera vista, parece fácil distinguir entre ambos: la guerra es la violencia organizada por un Estado en contra de otro Estado, y la huelga, la desobediencia más o menos organizada por trabajadores civiles y otros individuos privados frustrados, que en ambos casos causan daños a la propiedad. Desgraciadamente, las cosas nunca son totalmente blancas ni totalmente negras, hay muchas zonas grises. Sólo piense lo mucho que se acercan algunos motines a las guerras civiles o cómo se parecen algunos actos terroristas a operaciones de guerra.

Por lo tanto, para llegar al meollo de las diferentes cláusulas que cubren a los riesgos políticos,

no nos queda otra más que pedirle a usted que las revise muy bien en el apéndice de esta publicación.

Para facilitarle el estudio del apéndice, le proponemos comenzar con el tema de carga, donde hay dos series de cláusulas, una para riesgos de guerra y otra para huelgas, motín y conmociones civiles. La diferencia principal radica en los riesgos amparados –que se encuentran enlistados como peligros nombrados y que se explican por sí solos aunque en ocasiones resulta difícil interpretarlos–, así como en la duración de la protección proporcionada.

Veamos con más atención el término «motín» tal y como se ampara en las cláusulas de huelga. ¿Dónde comienza y cuándo se convierte en una guerra civil a escala total? Una definición semioficial de disturbio reza así: «un disturbio tumultuoso de la paz ocasionado por tres personas o más, reunidas bajo su propia responsabilidad, con el propósito de ayudarse mutuamente en contra de cualquiera que se oponga a ellos en la ejecución de una empresa de naturaleza privada y después realmente ejecutarla en forma violenta y turbulenta, causando el pánico entre la población, ya sea que el acto en sí, sea legal o ilegal.»

Cuando se trata de la duración de la cobertura, las cosas se tornan nuevamente más claras. Las cláusulas de huelga (carga) tienen la misma duración que las cláusulas de carga del Instituto, es decir, la cobertura dura de almacén a almacén. En las cláusulas de guerra (carga), en cambio, la cobertura se restringe estrictamente al tiempo en que la carga permanece a flote. Este hecho queda claramente estipulado en el párrafo 5 de las cláusulas de guerra, donde se establece que la cobertura comenzará en el momento en que se introduce la carga en el barco y terminará con la descarga. Si la carga no es descargada inmediatamente cuando llega al puerto de destino, la cobertura durará tan solo 15 días después de su llegada, aun cuando permanezca a bordo del barco, es decir, a flote.

A diferencia del procedimiento en carga, en el negocio de casco, los riesgos de guerra y huelga se combinan en un texto, las Cláusulas de Guerra y Huelga del Instituto (cláusulas a término, Cascos), la Cláusula 1.11.95, que también se encuentra en el apéndice.

Los peligros cubiertos son prácticamente idénticos a los de las respectivas cláusulas de carga, con excepción del riesgo expresamente mencionado de confiscación y expropiación para cascos. No obstante, por lógica y sentido común, quedan excluidas la confiscación y expropiación por parte del país en el que el barco está registrado y cuya bandera porta, debido a violaciones aduanales o de otros reglamentos (cláusulas 5.1.2., 5.1.3 y 5.1.4). Si usted utiliza su coche para traficar drogas, lo arrestan y su coche es confiscado, sería bastante extraño que reclamara una compensación a su compañía de seguros ¿o no?

Hablando de arrestos y detenciones, la cláusula 3 es interesante ya que especifica exactamente cuándo el propietario de un barco puede reclamar una pérdida total constructiva (CTL) por su barco en caso de que éste quede inmovilizado a causa de un peligro de guerra contra el que está asegurado. Puede verse privado de su servicio por un período continuo de 12 meses antes de que se presente la reclamación.

Esta cláusula tiene su origen en los 15 barcos que quedaron atrapados en el área del Lago

Bitter del Canal de Suez en 1967 y liberados hasta la reapertura del Canal el 5 de junio de 1975. En ese tiempo, las pólizas de casco no contenían una cláusula semejante, lo que llevó a interminables discusiones, en especial porque algunos de los barcos no sufrieron daños en absoluto. El barco de bandera alemana MS Münsterland pudo incluso salir del canal sin ayuda alguna ya que sus propietarios habían conservado una tripulación de mantenimiento durante los ocho años que duró la detención.

Después de la crisis del Canal de Suez y ante la demanda de los propietarios y barcos, el mercado comenzó a emitir las denominadas «cláusulas de detención», que más tarde se conocerían como «cláusulas de bloqueo y obstaculización», y que especifican que la detención debe durar por lo menos doce meses consecutivos antes de poder presentar una reclamación.

Estas cláusulas vieron su primer caso real cuando acontecimientos locales provocaron el cierre del muelle de Shatt al Arab en el norte del Golfo Pérsico en septiembre de 1980 donde quedaron atrapados 80 barcos, que en su mayor parte fueron liquidados como pérdida total constructiva.

Las exclusiones enumeradas en el párrafo 5 son muy claras. De menor importancia, pero muy interesante, es el hecho de que la piratería —un peligro de guerra histórico— quede expresamente excluido. Esto no se debe a que la piratería se considere «no asegurable», sino a que se ha decidido tratar este riesgo como un peligro marítimo que puede cubrirse bajo las condiciones marítimas normales para casco y carga.

Como las Cláusulas del Instituto sobre Guerra y Huelga (Cláusulas a término Cascos) están diseñadas para un contrato anual, es indispensable que los riesgos de guerra y huelga puedan cancelarse con poca anticipación (siete días) o incluso automática e inmediatamente si surge un conflicto con armas nucleares o cuando se «pelean» dos de las cinco potencias atómicas y miembros permanentes del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas .

Estas cancelaciones, además de la terminación automática de la cobertura ATC por las siglas en inglés de *automatic termination of cover*) que se menciona en el párrafo 6.2, realmente no pretenden retirar la protección por completo; más bien dan al suscriptor la oportunidad de analizar y, sobre todo, de cotizar el negocio de guerra con respecto a los desarrollos que se presenten.

Aunque el término «a flote» realmente nunca aparece en las cláusulas de guerra para cascos, resulta razonable aplicar los mismos principios con respecto a movilidad y capacidad para escapar de un peligro, como en el caso de la carga. Para ilustrar este punto, los barcos en construcción no se pueden mover hasta que son botados al agua. Como consecuencia, las condiciones de guerra para riesgos de constructores de barco sólo inician a partir del momento en que se realiza la botadura.

Para la mayor parte de los mercados, la cotización de riesgos políticos normalmente se determina en los comités de riesgos de guerra londinenses. Estos comités (antes había un comité para carga y otro para casco hasta que éste último se disolvió por una disputa en noviembre de 1984) se reúnen tan frecuentemente como el desarrollo de los negocios

mundiales lo requiere y emiten tarifas de viaje a distintas áreas. Además de este sistema, hay varios esquemas nacionales y regionales distintos sobre guerra, por ejemplo, el Sindicato para Seguros de Riesgos de Guerra Árabe (AWRIS, *Arab War Risks Insurance Syndicate*), fundado en 1980, diseñados especialmente para sus clientes de Medio Oriente.

Una tarifa típica en carga para riesgos de guerra y huelga en tiempos de paz sería de aproximadamente 0,0275% de la suma asegurada, y en ocasiones hasta de 1% para viajes en regiones altamente expuestas.

En el caso de casco, la tarifa en tiempos de paz puede ser de alrededor de 0,025% siendo el cielo el único límite para aventuras especialmente arriesgadas. (Se han cobrado, y pagado, tarifas entre 5% y 10% para un viaje de 7 días, bajo ciertas circunstancias).

Después del 11 de septiembre de 2001, las tarifas de guerra para carga y casco aumentaron a 0,05%, con una erosión competitiva gradual posteriormente.

En resumen, la cobertura de guerra, huelga, motín y conmoción civil protege únicamente contra pérdida física o daños. La frustración, demora o cancelación del viaje son consecuencias indirectas y no están amparadas por las cláusulas normales de guerra (SRCC por sus siglas en inglés). Si los riesgos políticos están amparados por un período mayor que el de un solo viaje, es imperativo que exista la posibilidad de cancelación con poca anticipación. Es difícil cotizar técnicamente coberturas de guerra para viajes a áreas muy peligrosas, debido a la falta de suficientes riesgos similares, por lo que siempre está presente una buena porción de azar.

## **Riesgos normalmente no asegurables**

Si citamos sólo una de las definiciones del Dr. B. Berliner tal y como se discute detalladamente en su libro «Limits of Insurability of Risks» (puede solicitarse a Swiss Re), en realidad sería mucho más sencillo:

«Un riesgo que sea considerado asegurable por un asegurador desde un punto de vista subjetivo es inasegurable en términos objetivos».

Sin embargo, considerando que el profesionalismo de las aseguradoras con frecuencia se ve influenciado por el mercado (la competencia, después de todo,

tiende a bajar las normas y a veces provoca soluciones irracionales de «compromiso» en las que sólo una de las partes se compromete), la fórmula resulta bastante flexible. Por eso no debemos intentar enumerar aquellos riesgos que realmente son, objetivamente y bajo cualquier circunstancia, no asegurables; más bien tratemos de definir aquellos riesgos que por lo regular,

y desde el punto de vista técnico, sí son asegurables. Todos los demás serán no asegurables desde el mismo punto de vista, aunque se sabe que siempre será posible encontrar un asegurador ingenuo, no muy profesional y dispuesto a poner en riesgo su cabeza por una oportunidad de negocio.

Técnicamente asegurables son los riesgos de pérdida física o daño al objeto asegurado (así como ciertas formas limitadas de responsabilidad que ya hemos discutido en este documento) causados por eventos fortuitos/externos fuera del control del asegurado.

Básicamente se trata de eso, aunque por supuesto, también existen zonas grises, en especial cuando llegamos a la frase «fuera del control del asegurado» –sólo piense en la negligencia al navegar un barco, que normalmente se acepta como riesgo asegurable.

Sin embargo, el componente realmente importante de la definición anterior es el hecho de que sólo se considera asegurable la pérdida física real, negando el status de «técnicamente asegurable» a toda una serie de pérdidas financieras de consecuencia, tales como pérdida de mercado, pérdida de beneficios, riesgos de garantía, garantías de peso y rendimiento y multas por demora, por citar sólo unos ejemplos.

Este principio se ve aún más reforzado por el elemento fortuito, que, a su vez, prohíbe todos los «no-riesgos» o cosas que pueden suceder. Estos casos no siempre son tan obvios como para reconocerlos inmediatamente. Tomemos como ejemplo un barco con carga de naranjas, el barco queda varado en un banco de arena y sufre una demora de un mes. A su llegada al puerto de destino, despiden un olor a podrido. Se confirman las sospechas cuando se abre la escotilla: toda la carga está podrida, toda, y por lo tanto es pérdida total.

Todo el mundo se sorprende cuando la compañía de seguros amablemente se niega a pagar la factura; después de todo, fue un accidente y por ende, fortuito ¿o no?

Ahora analicemos la secuencia de los eventos y sus resultados inmediatos. El barco quedó varado sin causar daños a las naranjas. El accidente fortuito de quedar varado no es responsable de la condición en la que se encuentran las naranjas.

Si esto es verdad ¿entonces qué causó el daño? Obviamente, el tiempo y la disposición inherente en las naranjas a pudrirse con el paso del tiempo. Aunque el tiempo algunas veces se percibe como algo escurridizo, dicha apreciación es totalmente subjetiva. Objetivamente, no hay absolutamente nada fortuito en el paso del tiempo. Lo mismo aplica, por supuesto, a la disposición inherente, o vicio propio, como le gusta llamarlo a los aseguradores. Es una lógica fácil y sencilla de entender, aunque en total se trate de una muy mala experiencia para el pobre propietario de las naranjas.

En pocas palabras, «asegurable» resulta fácil de definir en una base técnica, con unas pocas zonas grises limitadas. Sin embargo, no debe subestimarse la influencia ejercida por la fuerza del mercado. El precio y su atractivo son con frecuencia la única fuerza que limita una ampliación de cobertura sin restricción.

## Reaseguro

Nos estamos alejando del reino del seguro directo para adentrarnos en el complicado mar del reaseguro marítimo.

Huelga decir que será absolutamente imposible solucionar todos los problemas reales del reaseguro y responder a todas las preguntas en un breve capítulo. No obstante, permítanos aprovechar esta oportunidad para invitarle a que se comunique con nosotros cuando tenga una pregunta o problema con respecto al seguro y reaseguro marítimo (nos comprometemos a hacer nuestro mayor esfuerzo para responder a su pregunta y resolver el problema). Al final de este documento encontrará nuestra dirección, correo electrónico, página de Internet, teléfono y fax.

*No lo dude ¡pónganos a prueba!* Después de este comercial, continuemos con la parte seria, hablemos de nuestra experiencia.

El reaseguro en el negocio marítimo está disponible en dos categorías muy distintas: proporcional y no proporcional. Como esto es prácticamente lo mismo en otros ramos, y considerando que usted quizá sepa todo lo relacionado con los conceptos básicos de participación de riesgos (proporcional) y participación de pérdidas (no proporcional), no perderemos su tiempo repitiendo las trivialidades y evitaremos la discusión sobre el funcionamiento de cuota partes, excedentes y excesos de pérdida. Más bien, trataremos de hacer hincapié en algunas peculiaridades del reaseguro marítimo que por lo regular no se encuentran en el reaseguro de otros ramos.

Comenzando con el aspecto proporcional, en donde el riesgo, la prima y el daño de determinado riesgo se dividen en la misma proporción entre el reasegurado y el reasegurador (de ahí el nombre), surge la pregunta: ¿Qué es una unidad de riesgo en el área marítima?.

En el negocio de cascos, la respuesta es fácil: es el barco con su maquinaria (casco y maquinaria o H+M), más los intereses conexos, que se analizan cuando se determina la retención de la compañía, así como la cesión al reasegurador.

En el negocio de carga, la cosa es algo más complicada: lo más lógico sería sumar todas las cajas, embalajes, barriles y bolsas a bordo del mismo medio de transporte y fijar la cesión y la retención del total de la carga en riesgo.

Este método se conoce como «el método todo y cada embarcación/aeronave/medio de transporte/riesgo», y lo adornan las siguientes ventajas y desventajas:

## ***Ventajas***

Si el barco se hunde, usted sabe cuánto llevaba, por lo que el compromiso de retención y cesión no debe entrañar ninguna sorpresa. Debido a esto, los aseguradores pueden suscribir a límites mucho más altos, y la protección en exceso de pérdida que protege el estado financiero pasa a segundo término y por lo regular, a precios razonable

## ***Desventajas***

La identidad del embarque se debe conocer antes de que el barco parta para que usted pueda sumar todas las cajas, embalajes y bolsas a bordo del mismo. Este proceso de suma, conocido también como «control de cúmulos» es complicado, supone mucho trabajo y por lo tanto resulta costoso.

Por otro lado, existe la posibilidad de considerar cada póliza emitida (o declaración recibida bajo pólizas abiertas) para que ésta sea la unidad de riesgo relevante para la distribución de reaseguro, conocida también como el método «por póliza/declaración/conocimiento de embarque». Esta forma relativamente reciente para administrar cesiones básicamente se introdujo cuando resultó imposible un control de acumulación efectivo, debido a la falta de información del embarque.

Naturalmente, este método también tiene sus ventajas y desventajas, como se indica a continuación:

## ***Ventajas***

La identidad del barco es irrelevante, el control de cúmulos superfluo, su administración es fácil y económica; no causa dolores de cabeza.

## ***Desventajas***

El compromiso acumulado a bordo de un mismo barco resulta desconocido para la retención y la cesión de reaseguro. Esto dicta límites de suscripción menores y un buen aunque caro programa en exceso de pérdida que protege al asegurador del número desconocido de retenciones. Después de todo, es muy factible que se hunda un barco con carga cubierta por diez pólizas distintas, obligando al asegurador a asumir diez veces su retención normal en un solo siniestro.

El reaseguro de la carga, ya sea por riesgo o por póliza individual es el tema de otra publicación de Swiss Re que se titula «El reaseguro de transportes de mercancías », que está disponible a solicitud.

En el aspecto no proporcional, básicamente hablamos de coberturas en exceso

de pérdida tanto operativas como catastróficas en una base «por evento». En esta forma de protección, el daño neto final del asegurador es causado por un solo evento (por ejemplo, toda la carga perdida en dos barcos debido al hundimiento después de una colisión).

En ocasiones, resulta difícil definir qué constituye un solo evento, como el caso en el que dos barcos se hundieron apenas a una distancia de 500 millas entre sí y con una diferencia de 12 horas. A primera vista, uno tiende a pensar que cada hundimiento es un evento separado, sin embargo, los estudios meteorológicos revelaron que la tormenta que causó el hundimiento de ambos barcos se debió exactamente a la misma área de baja presión, es decir, un solo evento.

Existen diversas teorías sobre la diferencia entre coberturas operativas y catastróficas (WXL y CatXL) en exceso de pérdida, una de las más sencillas dice: si se requiere más de un barco (o más que el número normal de unidades de riesgo que se supone están en un barco) para que entre en operación la cobertura en exceso de pérdida, se trata de un CatXL. Esto puede suceder cuando dos barcos colisionan. Otros ejemplos son los incendios en puertos y almacenes que abarcan la carga de varios barcos.

Por lógica, WXL sería entonces la cobertura en exceso de pérdida operativa que ya empieza a «trabajar» cuando un solo barco está involucrado en un accidente.

Desgraciadamente, las cosas nunca son o «blancas» o «negras», hay muchos tonos de gris en medio y sería muy ingenuo pensar que un día todos los aseguradores se van a reunir y ponerse de acuerdo en una definición uniforme.

La duración de la mayor parte de los contratos marítimos en exceso de pérdida se formula para siniestros ocurridos durante la vigencia del contrato de 12 meses.

Las pólizas XL marítimas que cubren siniestros referentes a un año de suscripción, independientemente del momento de su ocurrencia, son más bien poco comunes y constituyen excepciones algo problemáticas. El principio de la cobertura en base a la reclamación (*claims made*), muy discutido últimamente, reviste tan sólo una importancia secundaria en el negocio marítimo (excluyendo las coberturas especiales de responsabilidad) dada la relativa facilidad con la que puede fecharse la fuente real de siniestros marítimos.

Las coberturas stop loss que limitan la siniestralidad total anual del asegurador a un porcentaje determinado deben evitarse a toda costa, debido al conocido desequilibrio de la mayoría de las carteras marítimas. Un año usted pierde un barco y sus resultados son una desgracia, al año siguiente, tiene suerte y puede presentar beneficios de hasta un 25%. Así funcionan (y juegan) incluso carteras bastante grandes del seguro marítimo, se trata, por tanto, de un riesgo empresarial que más vale dejar al empresario.



Para colmo, siempre existe el riesgo de que un reasegurador stop loss de una cartera marítima cuyos resultados se mueven como en un subibaja caiga en ingeniosas tácticas de manipulación de reservas o decida aceptar un pedazo de negocio en el que las reservas son insuficientes. Y esto en el mejor de los casos.

En este contexto, permítanos introducir una última abreviatura: IBNR. En inglés significa «incurred but not reported», es decir, siniestros ocurridos pero no comunicados y se refiere a siniestros y los respectivos fondos constituidos para pagarlos.

Mientras que es muy fácil entender el principio de constituir reservas para reclamaciones anunciadas y comunicadas, es muy difícil evaluar y constituir reservas para obligaciones futuras que se desconocen. Los IBNR son probablemente uno de los temas más controvertidos en el seguro y reaseguro (especialmente en el negocio marítimo), además de ser el dolor de cabeza favorito de los auditores y de las autoridades fiscales. No obstante, si se realizan correcta y profesionalmente, las provisiones para los siniestros IBNR se pueden calcular con cierto grado de confianza y sin necesidad de una bola de cristal. Por ello, son de suma importancia al juzgar el rendimiento final de una cuenta marítima en particular.

Así llegamos al final en lo que se refiere a los aspectos técnicos del reaseguro marítimo. Discúlpennos por atrevernos a agregar algunos comentarios personales:

- el reaseguro debe ser como un buen traje, hecho a la medida de acuerdo a las necesidades y requisitos de quien lo usa, la compañía de seguros. Sin embargo, los diseños a la medida sólo son posibles si se pueden tomar las «medidas» y para ello se necesita confianza mutua, franqueza y buena fe. En pocas palabras, un verdadero partenariado.
- Por otra parte, un verdadero partenariado implica continuidad, una relación a largo plazo a diferencia de beneficios a corto plazo, que se pueden obtener si uno pica por aquí y por allá. Una simbiosis exitosa, porque ambas partes necesitan de la otra y lo aceptan.

Esta relación no surge de la nada, necesita tiempo para crecer.