



Universidad Central de Venezuela
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Centro de Estudios de Postgrado
Especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior

RÉGIMEN JURÍDICO DEL SEGURO MARÍTIMO DE CASCO DE BUQUE
Análisis Comparativo del Seguro de Casco de Buque y su contraste con
las Cláusulas del Instituto de Londres-Casco de 1983 y de 1995
Trabajo Especial presentado para optar al Título de Especialista en
Derecho de la Navegación y Comercio Exterior

Autor: Abg. Javier E. Barazarte Larré

Tutor: Dr. M. Rafael Reyero Álvarez

Caracas, 18 de Junio de 2013

**Universidad Central de Venezuela
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Centro de Estudios de Postgrado
Especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior**

**REGIMEN JURÍDICO DEL SEGURO MARÍTIMO DE CASCO DE BUQUE
Análisis Comparativo del Seguro de Casco de Buque y su contraste con las
Cláusulas del Instituto de Londres-Casco de 1983 y de 1995**

Autor: Abg. Javier E. Barazarte Larré

Tutor: Dr. M. Rafael Reyero Álvarez

Fecha: Caracas, Junio 2013

RESUMEN

El propósito de este trabajo es analizar el régimen jurídico venezolano del seguro marítimo de cascos de buques en comparación con las Cláusulas a Término del Instituto de Londres-Casco de 1983 y las Cláusulas a Término del Instituto de Londres-Casco de 1995. Para ello se establecieron los siguientes objetivos específicos: a) analizar las disposiciones jurídicas sobre el contrato de seguro marítimo de buques de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Comercio Marítimo; b) analizar las disposiciones sobre las Cláusulas a Término del Instituto-Casco de 1983 y las enmiendas de 1995; y, c) precisar los principales avances, cambios e innovaciones del régimen venezolano con respecto a las Cláusulas a Término del Instituto de Londres-Casco de 1983 y las Cláusulas a Término del Instituto de Londres-Casco de 1995. Las interrogantes que la investigación se planteó fueron las siguientes: ¿Cómo debería ser el uso de las Cláusulas a Término del Instituto de Londres-Casco de 1983 y las Cláusulas a Término del Instituto de Londres-Casco de 1995, en el mercado nacional? ¿Cuáles son las más adecuadas? ¿Cuándo deberían ser usadas? ¿Cómo deberían ser interpretadas? ¿Qué ventajas inciden? La metodología empleada fue de carácter cualitativo. Se utilizó la técnica de recolección de la información que conlleva a un resumen analítico comparativo del objeto de estudio bajo leyes y pólizas. El nivel de análisis del estudio fue concebido dentro de la modalidad de investigación documental. La primera fase se efectuó tomando en consideración la lectura de textos sobre la materia, las leyes nacionales e internacionales, pólizas de embarcaciones con sus condiciones generales y particulares. La segunda fase de la investigación, consistió en el análisis e interpretación de esos textos, leyes y pólizas. Las estrategias básicas utilizadas dentro de este enfoque estuvieron basadas en técnicas de investigación documental que se fundamentaron en el análisis de las principales fuentes bibliográficas y legislativas que regulan la materia. Finalmente, del producto de la investigación se generaron las siguientes conclusiones: a) Compresión y uso de las cláusulas en el mercado nacional; b) se lograron definir los aspectos más importantes del régimen jurídico nacional y de las cláusulas; y, c) por último, los aspectos que condicionan la utilización de una cláusula u otra en el mercado asegurador nacional.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	5
1. El Problema: Régimen Jurídico Nacional del Seguro de Casco de Buque y su contraste con las Cláusulas a Término Instituto de Londres-Casco de 1983 y las Cláusulas a Término Instituto de Londres-Casco de 1995.....	7
1.1. Planteamiento del Problema.....	7
1.2. Justificación del Estudio.....	7
1.3. Delimitación del Estudio.....	9
1.4. Objetivos de la Investigación.....	10
1.4.1. Objetivo General.....	10
1.4.2. Objetivos Específicos.....	10
2. Marco Teórico.....	12
2.1. Antecedentes.....	12
2.2. Descripción del Contexto.....	13
2.3. Evolución del Objeto de Estudio.....	16
2.3.1. Primeros Antecedentes del Seguro Marítimo.....	18
2.3.2. Influencias Internacionales en la Legislación Venezolana.....	19
2.4. Bases teóricas.....	35
3. Marco Metodológico.....	54
3.1. Bases Documentales.....	54
3.2. Diseño y Nivel de la Investigación.....	54
3.3. Técnicas e Instrumentos de Recolección de la Información.....	55
3.4. Categorías y Unidades de Análisis.....	55

4. Comparaciones entre las disposiciones contenidas en la legislación venezolana y su contraste con las Cláusulas a Término Instituto de Londres-Casco de 1983 y las Cláusulas a Término Instituto de Londres-Casco de 1995.....	56
4.1. Régimen Jurídico del Contrato de Seguro Marítimo de Casco bajo la Ley de Comercio Marítimo y Ley de Contrato de Seguros.....	56
4.2. Régimen Jurídico del Contrato de Seguro Marítimo de Casco bajo las Cláusulas a Término del Instituto de Aseguradores de Londres de 1983 y las enmiendas de 1995.....	72
4.3. Análisis comparativo del Seguro de Casco de Buque bajo las leyes venezolanas y su contraste con las Cláusulas del Instituto de Londres-Casco de 1983 y de 1995.....	86
CONCLUSIÓN.....	89
BIBLIOGRAFIA.....	90
ANEXOS.....	96
Cuadro comparativo del Seguro de Casco de Buque bajo la Ley de Comercio Marítimo y la Ley de Contrato de Seguros y su contraste con las Cláusulas del Instituto de Londres-Casco de 1983 y de 1995.....	96

INTRODUCCIÓN

La trascendencia del seguro en el campo marítimo deriva, en primer lugar, de su misma necesidad. No es concebible en términos económicos una actividad naviera o de comercio marítimo que no cuente con el respaldo del seguro. Los riesgos de daño, pérdida o responsabilidad conexos a la navegación marítima son tan acentuados que exigen, ineludiblemente, el recurso generalizado al seguro como medio de garantizar la supervivencia de los patrimonios implicados en ella. En este sentido, el seguro opera en la actualidad como una función de reparto de riesgos entre la colectividad sobre las bases de la técnica actuarial, reparto que es base indispensable de la actividad naviera.

Ahora bien, junto a esta función puramente económica, el seguro desempeña un papel de primer orden en el desarrollo de las instituciones jurídicas propias del Derecho de la Navegación. En efecto, pocas de estas instituciones son comprensibles si se toma en consideración el papel que respecto a ellas juega el seguro. Así, la limitación de responsabilidad del naviero, el salvamento, la regulación de la responsabilidad por accidentes, y tantas otras normas o instituciones específicas, se sustentan, en gran medida, en la previa existencia del seguro, y responden en muchos aspectos de su concreta regulación a esta circunstancia. Son en gran parte las necesidades y los límites del seguro los que explican el contenido de las modernas regulaciones de otras instituciones marítimas. De esta forma, puede afirmarse que el seguro es la clave de bóveda de todo sistema jurídico marítimo.

Correlativamente a esta función, sucede que los intereses del sector asegurador son muy influyentes en el desarrollo moderno del derecho marítimo en el campo internacional, desde el momento en que cualquier propuesta de modificación en materia de responsabilidad, se trate del contrato de transporte o de la contaminación ambiental, del salvamento o de los límites de responsabilidad naviera, se analiza primordialmente en términos de su asegurabilidad. Precisamente, es la actitud retraída y defensiva del ramo asegurador marítimo la que probablemente explica el desarrollo tan sumamente conservador del derecho marítimo en el último cuarto de siglo.

En cualquier caso, todo ello pone de relieve la importancia fundamental del estudio del contrato de seguro marítimo de buques para una adecuada comprensión del contenido del Derecho de la Navegación Marítima Nacional, y del juego de relaciones entre las diversas instituciones que lo componen.

CAPITULO I

EL PROBLEMA

1. El Problema

La investigación objeto del presente estudio, conlleva al análisis comparativo de los contratos de seguro marítimo de cascos de buques partiendo de la legislación nacional con respecto a las Cláusulas del Instituto de Londres de 1983 y las Cláusulas del Instituto de Londres de 1995. (Institute Time Clauses Hulls)

1.1. Planteamiento del Problema

Bajo la definición anterior, se plantea un análisis documental del seguro marítimo de cascos de buques bajo el ordenamiento jurídico venezolano en comparación con lo estipulado bajo las Cláusulas del Instituto de Londres, indicando ventajas y desventajas del régimen jurídico de uno con respecto a otro, y sus innovaciones.

1.2. Justificación de la Investigación

La investigación que se desarrollará ha sido objeto de análisis en el campo jurídico en otras oportunidades, revistiendo una gran importancia debido al desarrollo que ha alcanzado la legislación venezolana con relación a las Cláusulas a Término del Instituto de Londres, en materia de seguro marítimo de buques, siendo éstas las Cláusulas escogidas para hacer el estudio y análisis comparativo, por ser las de mayor coberturas en el mercado asegurador mundial.

Reviste de gran importancia el estudio del contrato de seguro marítimo de buques, régimen que nace del Derecho inglés, que por su experiencia y trayectoria sirve de modelo para muchas legislaciones del mundo, como la nuestra, distinguiéndose así la Ley Inglesa sobre el Seguro Marítimo de 1906 (The Marine Insurance Act. 1906). A su vez, podemos decir que nuestra legislación tiene una marcada influencia de la legislación inglesa y argentina, esta última, a su vez, inspirada en la mencionada Ley Inglesa. De allí el surgimiento de la investigación sobre el contrato de seguro marítimo de cascos, que haga posible conocer, de forma analítica, los principales aportes de la ley inglesa sobre la venezolana así como las regulaciones que imponen las Cláusulas a Término del Instituto sobre Cascos de 1983 y sus posteriores enmiendas que datan de 1995.

Los seguros marítimos de buques han sido objeto de regulación desde hace varios años, con disposiciones innovadoras como la Ley de 1906 sobre el Seguro Marítimo (Marine Insurance Act. 1906), de allí el frecuente uso de las Cláusulas a Término de Cascos a nivel internacional. La regulación especial del seguro marítimo de buques contenida en los artículos 403 y siguientes de la Ley de Comercio Marítimo, tiene originariamente la vocación y presentación formal de una regulación completa y autosuficiente en la materia, superior en extensión al Decreto con Fuerza de Ley del Contrato de Seguro (Noviembre, 2001), esta última sólo dedicada a todas las demás clases de seguro pero la influencia del Derecho inglés se ha hecho sentir, desde antiguo, y por variadas razones, en la práctica seguida a la hora de establecer las condiciones de contrato en nuestro país. Son de uso frecuente la condiciones generales o modelos de pólizas establecidas por el Instituto de Aseguradores de Londres, como lo son las Cláusulas a Término del Instituto de Londres, para los seguros de cascos y esta utilización, en

ocasiones, se hace sin el mínimo cuidado que podría exigirse a los operadores del sector, generando un resultado que podría ser insatisfactorio desde el punto de vista jurídico.

Las razones que llevan a esta utilización de modelos foráneos son variadas. La preponderancia del mercado inglés como reasegurador de riesgos contratados, el deseo de operar con modelos internacionalmente conocidos y valorados, la mayor adaptación y modernidad de las condiciones inglesas y la presión de los propios asegurados que desean cobertura homologable con la obtenible en el mercado inglés. No debe creerse, en este sentido, que el uso de cláusulas inglesas obedezca a un interés particular de los aseguradores pues, más bien son ambas partes las que desean integrarlas en sus contratos.

Toda vez que la investigación está enfocada al análisis de las Cláusulas a Término del Instituto Casco, se benefician de este estudio todo aquel interesado en profundizar conocimientos sobre la materia; todo esto como una forma de contribuir, promover y facilitar el uso de la misma en nuestro mercado nacional.

1.3. Delimitación del Estudio

El presente estudio se limita a analizar las disposiciones jurídicas sobre el contrato de seguro marítimo de buques, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Comercio Marítimo y el Decreto con rango y fuerza de Ley de Contrato de Seguros, sus regímenes y efectos jurídicos, respectivamente, así como también, analizar las estipulaciones contenidas

en las Cláusulas a Término del Instituto de Londres-Casco de 1983 y las enmiendas de las Cláusulas de 1995, tomando en consideración la situación jurídica actual de las pólizas de seguro de embarcaciones en Venezuela y de las antes mencionadas cláusulas.

1.4. Objetivos de la Investigación

Sobre la base de la hipótesis de investigación planteada, se hace referencia a los objetivos tanto general así como los específicos.

1.4.1. Objetivo General

Analizar el régimen jurídico venezolano del seguro marítimo de cascos de buques en comparación con las Cláusulas a Término del Instituto de Londres-Casco de 1983 y las Cláusulas del Instituto de Londres-Casco de 1995.

1.4.2. Objetivos Específicos

1.4.2.1. Analizar las disposiciones jurídicas sobre el contrato de seguro marítimo de buques de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Comercio Marítimo.

1.4.2.2. Analizar las disposiciones sobre las Cláusulas a Término del Instituto-Casco de 1983 y las enmiendas de 1995.

1.4.2.3. Precisar los principales avances, cambios e innovaciones del régimen venezolano con respecto a las Cláusulas a Término del Instituto de Londres-Casco de 1983 y las Cláusulas del Instituto de Londres-Casco de 1995.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

2.1. Antecedentes

Existen tesis relacionadas con el tema escogido para este estudio, las cuales fueron revisadas con la finalidad de analizar algunos aspectos importantes para el desarrollo de la presente investigación. El primer trabajo de investigación revisado y que anteriormente ha sido objeto de análisis del seguro marítimo fue el efectuado por el Abg. José Manuel Vilar en el año 2008, bajo la tutoría del Dr. José Sabatino, como tesis de grado para optar por el Título en la Especialización en Comercio Marítimo Internacional Mención: Derecho Marítimo, dictada por la Universidad Marítima del Caribe, cuyo nombre es *“Seguro Marítimo de Casco de Buques: Comparación entre el Régimen Jurídico derogado y el vigente”*. Este trabajo se basó en un análisis comparativo del régimen jurídico existente en Venezuela bajo las estipulaciones dispuestas en el Código de Comercio de 1955 con el contenido de la Ley de Comercio Marítimo de 2006, en concordancia con la Ley de Contrato de Seguros de 2001.

Por otro lado, en el año 1996, la Abg. Sandra Caicedo, en su tesis de grado titulada *“El Reclamo de Seguros Marítimos, su manejo y recuperación ante la Autoridad Portuaria en Venezuela”*, para la Universidad Marítima del Caribe, cuyo tutor fue el Dr. Freddy Belisario Capella, bajo las disposiciones vigentes para ese entonces señaló como debían tratarse los siniestros, con lo cual se identificó el procedimiento práctico para ejercer reclamos y sus peculiaridades, todo ello, con la finalidad de conocer la realidad de los

procesos de reclamación de las pólizas de seguro marítimo originadas por la privatización portuaria en esa época.

También, bajo la tutoría del Dr. M. Rafael Reyero Álvarez, la Abg. María Clementina Bayot en 1994, realizó un estudio en la misma casa de estudios arriba mencionada sobre la *“Visión General del Mercado Asegurador Régimen Marítimo Venezolano en Casco de Naves de Buques en relación al mercado mundial”*, mediante el cual analizaba el seguro de casco de buques vigente nacional con respecto al internacional, donde se analizaron puntos importantes que van desde las características propias del mercado asegurador con el objeto de identificar los motivos que tenía el sector asegurador del transporte marítimo para utilizar un tipo de póliza determinada, hasta la obtención de análisis sobre aspectos generales en forma y contenido que diera paso a estudiar las normas internacionales. También, abarcó temas relacionados con las normas inglesas y americanas, con el propósito de obtener conclusiones sobre el contrato de seguro marítimo de embarcaciones, estudiando a su vez, los aspectos estipulados en los cuerpos legales venezolanos y extranjeros para esa fecha.

2.2. Descripción del Contexto:

Un breve recorrido histórico nos permite reconocer que desde 1862, los códigos mercantiles nacionales han tenido tratamiento sobre el seguro, tanto así que el Código de Comercio de ese mismo año, incorporaba disposiciones sobre el seguro marítimo, por inspiración del Código de Comercio francés.

El Código de Comercio de 1873, fue influenciado por el Código de Comercio chileno de 1865, que dedicaba un título a disposiciones comunes a los contratos de seguros terrestres y marítimos con pequeñas modificaciones en 1904 y en 1919, toda vez que, las estipulaciones separadas del seguro marítimo y terrestre han sido derogadas. En 1938, fue promulgada la Ley de Inspección y Vigilancia de las Empresas de Seguros, la cual vino a sustituir a la de 1935. En 1965, se publicó con reformas en 1975 y 1994, la Ley de Empresas de Seguros y Reaseguros.

En el 2001, bajo la necesidad de modernizar la legislación en cuanto a la materia se refiere y eliminar prácticas obsoletas, en aras de proteger al débil jurídico, se dictó el Decreto con Fuerza y Rango de Ley del Contrato de Seguro, que incluye algunos de los principios que recogen las legislaciones modernas, derogando los artículos 548 al 611 del Código de Comercio venezolano vigente, y que establece en su Exposición de Motivos lo siguiente:

“El presente Decreto Ley recoge las modernas tendencias en esta materia, definiendo el contrato e incluyendo **el carácter imperativo de sus disposiciones a no ser que ellas mismas establezcan lo contrario**. Se ratifica el carácter mercantil del contrato de seguro y sus características como un contrato bilateral, oneroso, aleatorio, de buena fe y de ejecución sucesiva; **igualmente como innovación se modifica la forma de perfeccionamiento del contrato, pasando de la solemnidad a la consensualidad** que resulta más cónsona con la rapidez de este tipo de operación.”

Se hace evidente el carácter imperativo de las normas contenidas en el cuerpo legal, ratificando a su vez, las características propias del contrato de seguro e innova con la manera de perfeccionar estos.

Ese mismo año 2001, el estado venezolano, comprometido con la necesidad de introducir innovaciones en el derecho marítimo, así como de modernizar las disposiciones venezolanas sobre el comercio marítimo internacional, se promulga el Decreto con Fuerza y Rango de Ley de Comercio Marítimo, deroga el Libro Segundo del antes mencionado código de comercio, ordenando ésta sobre el seguro marítimo, disponiendo en su artículo 374 que se aplique la Ley de Contrato de Seguro de forma supletoria, y que viene a innovar en materia de pronto pago provisorio por el cual el asegurado tiene derecho a la exigencia del pago provisional y de manera inmediata de la indemnización, condicionado por una serie de estipulaciones, como lo es la emisión de una garantía para responder por el restablecimiento a la suma pagada, caso de ser vencido en juicio.

En fecha 5 de enero de 2006, fue publicada en Gaceta Oficial No. 38.351, la Ley de Reforma del Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo, modificando el artículo 377, con la inclusión de la negativa en el contenido de la disposición, lo cual se interpretaba como un cambio en cuanto a interés asegurable se refiere.

Por último, en fecha 29 de julio de 2010, fue publicada en Gaceta Oficial de la República No. 5.990, la Ley de la Actividad Aseguradora, que vino a derogar a la Ley de Empresas de Seguros y Reaseguros.

2.3. Evolución del Objeto de Estudio

Una visión general sobre la evolución en el mundo del seguro marítimo, nos permite reconocer su progreso originada ésta, del préstamo a la gruesa, que no era más que préstamos, que utilizados en la expedición marítima, se hacían para el comercio marítimo, en donde el beneficiario no adeudaba si el buque perecía, con la debida devolución de la cantidad con sus respectivos intereses y bajo una tasa más alta que la del mercado, cuando esta expedición se cumplía.

En el mercado asegurador internacional, en materia de seguro marítimo de buques, de manera consensual las partes incorporan a las pólizas de seguro de casco, las condiciones generales que se encuentran explanadas en las Cláusulas a Término Instituto de Londres (Institute Time Clauses Hulls), que son parte de nuestro tema de estudio, o las Cláusulas por Viaje Instituto de Londres (Institute Voyage Clauses Hulls), tanto las de 1983 como las de 1995, con las correspondientes condiciones amplias llamadas “A” o las limitadas llamadas “B”, así como las Cláusulas de Casco Instituto Americano (American Institute Clauses Hulls) de 1977. En la década de los ochenta fueron empleadas las pólizas de casco y carga del Instituto de Aseguradores de Londres, pero en virtud de que sus orígenes se remontaban a más de 300 años, se dificultaba su uso dando paso a nuevas versiones de mayor utilidad y adaptadas a la realidad, todo ello con una verdadera influencia inglesa, siendo ésta la raíz para dar comienzo a la redacción de nuevos modelos y al refrescamiento de legislaciones de todo el mundo.

Al respecto del motivo de que las Cláusulas, tanto de casco del 1 de octubre de 1983 como las de carga del 1 de enero de 1982, fueron reformadas por las existentes del 1 de noviembre de 1995 y del 1 de enero de 2009, respectivamente, el informe de la Secretaría de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) sobre “Aspectos jurídicos y documentales del contrato de seguro marítimo” del 27 de noviembre de 1978, reflejó los inconvenientes que surgían en la adaptación de las Cláusulas adicionales de la Póliza S.G., póliza anexa a la Marine Insurance Act. de 1906, elaboradas por el Instituto de Londres en los distintos ordenamientos jurídicos internos en donde eran aplicadas motivado a problemas de hermenéutica y recomendó la redacción de Clausulas tipo para el casco y la carga. El 1982, aparecieron las cláusulas para cargamentos y en 1983, las de cascos, redactándose bajo el sistema inglés y en consecuencia, resultando más comprensivas tanto en su redacción como en la metodología empleada. Desde el 2009, existen unas nuevas “Institute Cargo Clauses” que cambiaron a las de 1982, logrando conseguir un poco más de claridad, y desde 1995, las “Institute Time Clauses-Hulls”, que modifican a las de 1983, todo ello motivado al aumento del número de aseguradoras.

También existen en el mercado internacional, los modelos de pólizas para embarcaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), pero que las mismas nunca han sido tratables por el mercado y por ende, no tienen atención alguna, empero, fue el trabajo desarrollado en la UNCTAD, lo que motivó al mercado inglés a introducir la mayor reforma en los Institutos de Londres, trayendo como resultado las Cláusula del Instituto de Casco de 01 / 10 / 1983 y de Carga del 01 / 01 /1982, lo que se conoce en el mercado asegurador marítimo como el gran viraje en la *concepción* de dichos instrumentos contractuales.

La regulación venezolana en la materia conserva en el cuerpo de la Ley de Comercio Marítimo de 2006 - Título VII -, a partir del artículo 374, todo lo referente a los contratos de seguro marítimo, dedicando un Capítulo al seguro de buques, así como el tratamiento de los seguros a término; igualmente, la Ley de Contrato de Seguros de 2001, que explana todo aquello que de carácter imperativo debe prevalecer en todo contrato de seguro, derogando las disposiciones contenidas en el Código de Comercio vigente y dando paso a una legislación moderna como lo es la legislación venezolana en el derecho marítimo en general y en el derecho de los seguros marítimos en particular, ahora bajo un contexto progresista.

La legislación venezolana tiene una marcada influencia internacional, con un texto legislado que regula el Comercio Marítimo, que como se desarrollará en los próximos capítulos, está inspirada en la legislación inglesa y argentina. Lo mismo ocurre en materia de contratos de seguros, el dispositivo venezolano recoge, por influencia, algunas estipulaciones del ordenamiento jurídico español como se mencionará en capítulos venideros.

2.3.1. Primeros Antecedentes del Seguro Marítimo.

El contrato de seguro nació en el mar, precisamente por los graves riesgos de pérdida o daño que amenazaban a la navegación marítima, extendiéndose posteriormente en la Edad Moderna desde este ámbito a las demás actividades y bienes terrestres. Los contratos de seguro aparecieron a comienzos del siglo XIV en las ciudades italianas, recibiendo por primera vez una regulación legal en las Ordenanzas de los Magistrados de Barcelona en 1484, que recopilaban usos consuetudinarios mediterráneos. Destacan

posteriormente normas reguladoras contenidas en las Ordenanzas de Burgos de 1538 y las de Bilbao de 1560, y en el extranjero las del Guildon de la Mer de 1556-1584, que pasaron a influir grandemente, a través de la Ordenanza marítima del Colbert de 1681, en los Códigos decimonónicos, entre ellos los españoles de 1829 y 1885.

2.3.2. Influencias Internacionales en la Legislación Venezolana.

En cuanto al seguro marítimo se refiere, el fuero legal venezolano se encuentra altamente influenciado por otras leyes. La Ley de Comercio Marítimo de 2006, en lo adelante para algunas menciones como Ley de Comercio Marítimo, está inspirada en la Ley Inglesa de 1906 sobre el Seguro Marítimo (Marine Insurance Act. 1906), en lo adelante ley inglesa, y en la Ley de Navegación Argentina de 1973, en lo adelante ley argentina.

En materia de seguros en sí, el Decreto con Fuerza de Ley del Contrato de Seguro de 2001, para las subsiguientes menciones como ley de seguros tiene, entre otras, como ascendiente a la Ley de Contrato de Seguro Española de 1980, para las subsiguientes menciones como ley española.

Influencia de la Regulación Inglesa del Contrato de Seguro Marítimo:

A la hora de caracterizar el seguro marítimo no puede dejar de mencionarse el fortísimo influjo que sobre él ejercen las prácticas inglesas, influjo que se patentiza tanto en el plano económico y profesional, como en el puramente jurídico. En el primer aspecto la influencia deriva del hecho que el mercado asegurador londinense es el principal centro asegurador y

reasegurador mundial, lo que le permite imponer sus exigencias y prácticas al resto de mercados nacionales, sobre todo a los que gozan de una escasa capacidad de retención interna de riesgos. Sin embargo, la influencia alcanza también al ámbito estrictamente jurídico, en el que razones de toda índole han provocado que las condiciones generales preparadas por el Instituto de Aseguradores de Londres sean de utilización muy frecuente en el seguro, originándose así una suerte de dependencia de la práctica contractual por respecto a la anglosajona.

Las condiciones del Instituto de Aseguradores de Londres están inspiradas, como es de todo punto lógico, en los principios jurídicos propios del derecho inglés del seguro marítimo, que fueron estableciéndose por sus Tribunales a lo largo de los siglos XVIII y XIX y quedaron codificados en la ley inglesa de 1906. Por medio de aquellas condiciones del Instituto y merced a su uso generalizado en otros países, puede afirmarse que la Ley inglesa ha llegado a tener una influencia real en otros ámbitos jurídicos distintos, y entre ellos el venezolano.

A partir de 1977 se produjo un intento para disminuir la preponderancia de soluciones jurídicas inglesas en el seguro marítimo. En efecto, la UNCTAD decidió intervenir en este campo mediante la preparación de nuevos modelos de condiciones generales, de inspiración más sistemática y general que la casuística anglosajona, y de contenido más claro y equitativo que los modelos del Instituto de Londres. Terminada la tarea en 1983, no puede decirse que los modelos de póliza preparados por la UNCTAD hayan tenido éxito en la práctica, salvo paradójicamente en un punto: el de haber causado una auténtica revulsión dentro del propio sector londinense que, para evitar precisamente ese éxito, llegó a revisar sus propios modelos y mejorarlos grandemente en su contenido.

Ha sido tanta la influencia del Derecho inglés del seguro marítimo a nivel mundial, que la Ley de Comercio Marítimo recoge fuertes aspectos y por ende tiene muchas similitudes con la ley inglesa, entre los cuales podemos citar la definición del seguro marítimo contenida en el artículo 375, que dice:

“Se entiende por contrato de seguro marítimo, aquél mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado mediante el pago de una prima, en la forma y medida convenida en la póliza, contra las pérdidas marítimas; entendiéndose por estas las pérdidas ocurridas a la expedición marítima... (ommissis)”

Y que la ley inglesa la define como:

“Un contrato de seguro marítimo es aquel mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado en la forma y medida convenidas, contra las pérdidas marítimas, es decir, pérdidas incidentales a la expedición marítima.”

A lo largo del contenido de la Ley de Comercio Marítimo podemos encontrar otros aspectos importantes que sirvieron de inspiración, entre los cuales podemos referirnos a la póliza flotante para buque o buques, que es una modalidad de contrato, de mayor uso en el seguro de mercancías, en donde el asegurador asume los riesgos de todas las mercancías cargadas dentro del plazo de duración del contrato en ésta o aquella nave, por un determinado armador, o sobre las naves que presten servicios en una línea o varias líneas determinadas anticipadamente y que la ley inglesa la regula en su artículo 29, definiéndola como "una póliza que describe el seguro en términos generales y deja el nombre de la nave o naves y otras particularidades para ser definidas por declaraciones subsecuentes".

Entre otros aspectos que se pueden puntualizar como inspiración para la Ley de Comercio Marítimo, se tiene el interés asegurable, doble seguro y las garantías.

Regulación del Contrato de Seguro Marítimo de Casco en Argentina:

La legislación venezolana está estrechamente vinculada a la legislación argentina en materia de seguro marítimo y más aún en el caso de buques, ya que toma en consideración las disposiciones expuestas en las pólizas más habituales enmarcadas en principios doctrinales y jurisprudenciales.

La Ley de Navegación Argentina de 1973, marca una influencia relevante en la Ley de Comercio Marítimo de 2006, lo cual se puede observar en su contenido, las similitudes en lo que se refiere a las normas aplicables contenidas en el artículo 409, que coinciden en que los contratos de seguros marítimos están destinados a indemnizar un daño o pérdida sufridos por intereses asegurables durante una expedición marítima, y por extensión a daños o pérdidas sufridas en aguas interiores, o durante las operaciones terrestres que fueren accesorias. También coinciden en que cuando el viaje comprenda trayectos combinados por agua y por tierra o por aire se aplican, salvo pacto en contrario, las normas del seguro marítimo.

Por otro lado, tienen concordancia en cuanto a los daños a cargo del asegurador en el artículo 412 de la ley argentina con el artículo 392 de la ley venezolana, pérdidas originadas por los riesgos convenidos en el contrato de

seguro y, a falta de ello, por los daños y pérdidas que provengan de tempestades, naufragios, encallamiento o varadura, abordaje, echazón, explosión, incendio, piratería, saqueo, cambio forzado de ruta, de viaje o de buque y sus excepciones, salvo convención expresa en contrario, los daños causados por hechos de guerra civil o internacional.

En lo referente a los coaseguradores, el artículo 413 del cuerpo legal argentino, acerca su similitud al cuerpo legal nacional en su artículo 398 y facilitan el tratamiento del doble seguro, cuando varios aseguradores concurren a asegurar un mismo interés o un mismo riesgo, cada uno por una suma determinada y responden solamente por el importe de la indemnización proporcional a dicha suma, sin vínculo de solidaridad, aunque hayan firmado una misma póliza. El asegurador que aparezca en la póliza como asegurador líder, tiene la representación de los coaseguradores.

En la extensión del seguro sobre buques, el artículo 425 de la ley argentina comprende no solamente el casco, los mástiles, las velas y las máquinas principales y auxiliares, sino también todas las demás pertenencias, fijas o sueltas, que son necesarias para su servicio, maniobra, navegación y adorno, aunque se hallen separadas temporariamente y no estén comprendidas en ellas las pertenencias que se consumen con el primer uso, inclusive los gastos del armamento y provisiones. Coincide plenamente con lo dispuesto por el artículo 403 de la ley venezolana que también toca aspectos como los gastos y armamento.

La ley argentina enuncia los datos del buque: nombre, tipo, nacionalidad, tonelaje, puerto y número de matrícula, año, lugar y material de construcción en su artículo 427, como lo hace la ley venezolana.

La prórroga del contrato de seguro sobre buque, está contenida en el artículo 430 de la ley argentina y dice que el contrato de seguro sobre buque por un plazo determinado cuyo vencimiento se produzca durante el viaje, queda prorrogado de pleno derecho hasta el mediodía siguiente al día de la terminación de la descarga en el puerto de destino, o hasta el mediodía siguiente al día de su fondeo en el mismo puerto, si el buque estuviere en lastre. El asegurado queda obligado al pago de la parte de prima pactada en la póliza, proporcionalmente al tiempo de prolongación del viaje, asemejándose al ordenamiento jurídico nacional en su artículo 414, en donde ambas disposiciones afirman que la prórroga corre de pleno derecho.

Entre las circunstancias que exoneran de responsabilidad al asegurador sobre los daños al buque, la ley argentina en su artículo 433 enuncia los casos salvo convenio entre las partes como el hecho del asegurado o de sus dependientes terrestres, realizado con dolo o culpa grave, el cambio voluntario de ruta o de viaje sin consentimiento del asegurador, sin perjuicio de responder por los anteriores a dichos cambios, la demora no razonable en la duración del viaje, el vicio oculto del buque, el desgaste del buque o de sus pertenencias por uso, la avería particular que no alcance al tres por ciento (3%) del valor asegurado y los actos dolosos del capitán, tripulantes o práctico, al igual los recoge la ley venezolana en su artículo 413.

En cuanto a los intereses asegurables, la ley argentina enuncia en su artículo 410, al buque y a éste en construcción, a las provisiones y todo lo relacionado con la preparación del buque para el viaje o para su continuación, efectos, que sean materia del transporte, flete o precio del pasaje, lucro esperado por la llegada de la mercadería a destino, avería común, salario del capitán y de la tripulación y el riesgo asumido por el asegurado, representando un avance significativo el reconocimiento de las definiciones de fletes y los salarios del capitán los cuales están consagrados por la ley venezolana en su disposición 376.

Por otro lado, el cuerpo legal argentino le otorga un tratamiento aparte a los contratos de seguro marítimo vinculados a los buques tipificando el mismo en su Sección Sexta como lo hace también la ley venezolana.

Del análisis parcial efectuado a las disposiciones contenidas en la Ley de Navegación Argentina, que a su vez fue altamente influenciada por la ley inglesa de 1906, se demuestra la gran influencia de ésta con la Ley de Comercio Marítimo, dejando sentado fuertes aspectos, supuestos y consecuencias jurídicas casi textuales de un cuerpo legal con respecto al otro.

Regulación del Contrato de Seguro Marítimo de Casco en España:

En el caso específico del contrato de seguro de cascos de buques (hull insurance), la industria aseguradora española opera con un concepto amplísimo de buque, de forma que se consideran seguros marítimos los de cualquier clase de embarcación o artefacto naval. Coincide en ello con el

concepto legal del artículo 146 del Reglamento de Registros Mercantiles español en su interpretación más amplia. Esta amplitud es también la que parece imponerse en el Derecho comunitario, tanto en efecto de clasificación de gran riesgo, como en cuanto a la ley aplicable al contrato de seguro.

En lo referente al contenido material del interés en el buque, el artículo 745 del Código de Comercio Español, sienta una presunción para los casos en que la póliza exprese genéricamente que el seguro se efectúa sobre el buque, comprendiendo las máquinas, aparejo, pertrechos y cuanto esté adscrito al buque. Esto nos remite al concepto del buque como cosa compuesta, cuya unidad de destino siguen las partes integrantes y las pertenencias, es decir, las cosas individualizables que están adscritas a su servicio. A ellas suma el precepto los pertrechos, que propiamente son accesorios y no partes del buque. En la práctica, el modelo español de póliza de buques excluye de la cobertura, salvo pacto expreso, tanto el combustible como los víveres que se encuentren a bordo, lo que restringe el alcance del precepto legal.

En cuanto al contrato de seguro, en general, bajo influencia de la ley española, el cuerpo legal venezolano, contenido en la Ley del Contrato de Seguro, se adopta, entre cosas, la definición contenida en el artículo 1 de dicha ley que reza:

“El contrato de seguro es aquél por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas.”

Este artículo está inspirado en el artículo 1 de la ley alemana y el artículo 1882 del Código Civil italiano, que según el español Fernando Sánchez Calero, redactor de esta estipulación, la caracteriza como descriptiva, con falta de rigor al indicar el objeto de la prestación del asegurador y que la Ley del Contrato de Seguro venezolana recoge, en su artículo 5, definición considerada de avanzada frente a la legislación española, y que reza de la siguiente manera:

“El contrato de seguro es aquél en virtud del cual una empresa de seguros, a cambio de una prima, asume las consecuencias de riesgos ajenos, que no se produzcan por acontecimientos que dependan enteramente de la voluntad del beneficiario, comprometiéndose a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al tomador, al asegurado o al beneficiario, o a pagar un capital, una renta u otras prestaciones convenidas... (ommissis)”

Ahondando un poco más en la legislación española, se observa su contribución en la construcción de normas relativas al contrato de seguro en Venezuela, como en el caso de los contratos por cuenta propia o de otro, estipulado en el artículo 7 de la ley española y que concuerda con el artículo 13 de la venezolana, en donde el tomador del seguro puede contratar el seguro por cuenta propia o ajena, en caso de duda se presumirá que el tomador ha contratado por cuenta propia y si el tomador del seguro y el asegurado son personas distintas, las obligaciones que derivan del contrato corresponden al tomador del seguro, salvo aquellos que por su naturaleza deban ser cumplidos por el asegurado, dejando claro que los derechos que derivan del contrato corresponderán al asegurado o al beneficiario.

Existe también una marcada preponderancia en cuanto a obligaciones de la aseguradora en el suministro del cuestionario estipulado en el artículo 10 de la ley española con el artículo 22 del cuerpo legislativo nacional, en donde ambos contemplan que el tomador del seguro tiene el deber, antes de

la conclusión del contrato, de declarar al asegurador, de acuerdo con el cuestionario que éste le someta, todas las circunstancias por él conocidas que puedan influir en la valoración del riesgo, además, el asegurador podrá rescindir el contrato mediante declaración dirigida al tomador del seguro en el plazo de un mes, a contar del conocimiento de la reserva o inexactitud del tomador del seguro, y también, si el siniestro sobreviene antes de que el asegurador haga la declaración. La prestación de éste se reducirá proporcionalmente a la diferencia entre la prima convenida y la que se hubiese aplicado de haberse conocido la verdadera entidad del riesgo. Si medió dolo o culpa grave del tomador del seguro quedará el asegurador liberado del pago de la prestación.

Por su parte, los artículos 11 y 12 de la Ley de Contrato de Seguro española aportan a la ley venezolana, en la temática de la agravación del riesgo que se consagra en el artículo 32, que el tomador del seguro o el asegurado deberán comunicar al asegurador durante el curso del contrato, todas las circunstancias que agraven el riesgo y sean de tal naturaleza que si hubieran sido conocidas por éste en el momento de la perfección del contrato no lo habría celebrado en condiciones más gravosas, estableciendo así, un plazo razonable para que el asegurador pueda proponer una modificación del contrato. En el caso de que el tomador del seguro o el asegurado no haya efectuado su declaración y sobreviniere un siniestro, el asegurador queda liberado de su prestación si el tomador o el asegurado hubiesen actuado con mala fe. En otro caso, la prestación del asegurador se reducirá proporcionalmente a la diferencia entre la prima convenida y la que se hubiera aplicado de haberse conocido la verdadera entidad del riesgo.

El artículo 35 de la Ley de Contrato de Seguro venezolana vigente tuvo su basamento en el artículo 13 de su homóloga española al indicar que

el tomador del seguro o el asegurado podrán, durante el curso del contrato, poner en conocimiento del asegurador todas las circunstancias que disminuyan el riesgo y sean de tal naturaleza que si hubieran sido conocidas por éste en el momento de la perfección del contrato, lo habría concluido en condiciones más favorables, disponiendo así de la devolución de la diferencia entre la prima satisfecha y la que le hubiera correspondido pagar.

Los artículos 24 y 26 de la Ley de Contrato de Seguro venezolana se basan en el artículo 14 de la española en donde el tomador del seguro está obligado al pago de la prima en las condiciones estipuladas en la póliza y si en la póliza no se determina ningún lugar para el pago de la prima, se entenderá que éste ha de hacerse en el domicilio del tomador del seguro.

El aviso y suministro de información lo consagra el artículo 16 de la Ley de Contrato de Seguro española, mediante el cual el tomador del seguro o el asegurado o el beneficiario deberán comunicar al asegurador el acaecimiento del siniestro dentro de un plazo máximo fijado de haberlo conocido, salvo que se haya fijado en la póliza un plazo más amplio del anterior, además, deberá dar al asegurador toda clase de informaciones sobre las circunstancias y consecuencias del siniestro, como así lo estipula el artículo 39 del ordenamiento sobre contrato de seguro venezolano.

En cuanto a la obligación de aminorar las consecuencias del siniestro, el artículo 17 de la Ley de Contrato de Seguro española establece que el asegurado o el tomador del seguro deberán emplear los medios a su alcance para aminorar las consecuencias del siniestro, con la consecuencia de que el incumplimiento de este deber dará derecho al asegurador a reducir su prestación en la proporción oportuna, teniendo en cuenta la importancia de

los daños derivados del mismo y el grado de culpa del asegurado, por lo tanto, si este incumplimiento se produjera con la manifiesta intención de perjudicar o engañar al asegurador, éste quedará liberado de toda prestación derivada del siniestro, además, de los gastos que se originen por el cumplimiento de la citada obligación. Siempre que no sean inoportunos o desproporcionados a los bienes salvados serán de cuenta del asegurador hasta el límite fijado en el contrato, incluso si tales gastos no han tenido resultados efectivos o positivos. En defecto de pacto se indemnizarán los gastos efectivamente originados y tal indemnización no podrá exceder de la suma asegurada. El asegurador que en virtud del contrato sólo deba indemnizar una parte del daño causado por el siniestro, deberá reembolsar la parte proporcional de los gastos de salvamento, a menos que el asegurado o el tomador del seguro hayan actuado siguiendo las instrucciones del asegurador, coincidiendo con el artículo 40 de la Ley de Contrato de Seguro venezolana.

Sobre el pago de la indemnización, el asegurador está obligado a satisfacer la indemnización al término de las investigaciones y peritaciones necesarias para establecer la existencia del siniestro con el correspondiente importe de los daños que resulten del mismo y en cualquier supuesto, el asegurador deberá efectuar, dentro del plazo indicado por ley, el pago del importe mínimo de lo que el asegurador pueda deber, según las circunstancias por él conocidas, todo ello de conformidad con lo establecido en el artículo 18 de la Ley de Contrato de Seguro española en concordancia con el artículo 41 de la Ley de Contrato de Seguro venezolana.

Así las cosas, se manifiesta un fuerte predominio de la ley española sobre la venezolana que aún alcanza preceptos sobre la duración del contrato en el artículo 22 de la Ley de Contrato de Seguro española en

concordancia con el artículo 51 de la Ley de Contrato de Seguro venezolana, como de prescripción contemplados en el artículo 23 de la Ley de Contrato de Seguro española en concordancia con el artículo 56 de la Ley de Contrato de Seguro venezolana.

Sin duda alguna, existe una influencia bastante amplia en los ordenamientos jurídicos arriba mencionados en donde se observan disposiciones casi en copia fiel y exacta, dándole relevancia a los aspectos más importantes en esta materia, tanto así que en la legislación española, el Código de Comercio de 1885, contiene estipulaciones que van desde el artículo 737 al 805 que son de carácter dispositivo en frente de lo que establece su Ley de Contrato de Seguro de 1980, que es de carácter imperativo, como en Venezuela, donde la que rige para todos los contratos de seguro, excluyendo el seguro marítimo, contenido en el Título VII, de la Ley de Comercio Marítimo, es una ley general (Ley del Contrato de Seguro de Seguro). Con esto se quiere decir, que la Ley de Contrato de Seguro en España es de obligatorio cumplimiento, mientras que las disposiciones contenidas en su Código de Comercio sobre la materia de seguros son de carácter subsidiario y regula lo no convenido por las partes.

También ocurre lo mismo en cuanto a las pólizas de casco y maquinaria en España, las cuales tienen similitudes relevantes con la venezolana, en donde ambas incluyen las disposiciones de la ley inglesa, pero que en el caso español contradice los principios jurídicos ingleses debido a que no son compatibles con los principios españoles dentro de una relación contractual, produciéndose así, una colisión de disposiciones jurídicas.

La Historia de LLOYD'S:

Por razones históricas, la hegemonía italiana en el comercio internacional y en el mundo del seguro duró poco. Debido al predominio que el Imperio Inglés asumió en el siglo XVII, el comercio marítimo se desarrolló considerablemente en ese país, convirtiéndose en el centro de seguros del mundo. Bajo el reinado de Carlos II, se inauguró un periodo muy fructífero en el imperio británico: se desarrolló el comercio marítimo y con éste la institución de los seguros; pero fue sin duda con la promulgación del Acta de Navegación de Oliver Cromwell (1651), a través de la cual impuso a los Países Bajos la supremacía marítima inglesa, que el Puerto de Londres se transformó en el de mayor tráfico en el mundo.

Sin duda alguna, el factor que más influyó en el predominante papel que desempeñó el mercado de Londres en materia de seguro marítimo, fue el café del señor Edgard Lloyd. A finales del siglo XVII, el señor Lloyd, de origen galés, estableció un café al que acudía numerosa clientela formada por armadores, aseguradores, capitanes, comerciantes marítimos, etc., a tomar café y a realizar sus negocios, convirtiéndose el citado lugar en una especie de club en donde se intercambiaba información sobre asuntos marítimos, firmaban contratos de fletamento, se negociaban seguros que se hacían a través de personas individuales responsables con su patrimonio, etc. Así, el señor Lloyd empezó a prestar varios servicios, tales como la inspección de barcos y de mercancías, la clasificación y el registro de barcos, y a hacer publicaciones marítimas en un boletín con información sobre la lista de barcos que llegaban y el estado en que se encontraban. Dicho boletín se convirtió en el "Lloyd's List", periódico fundado en 1734 y que aún persiste en la actualidad; se publica todos los días y en él se pueden encontrar todos los

barcos del mundo, cuál es su posición, cuál es su bandera, quién es su dueño y la clasificación.

Hoy en día el Lloyd's mantiene su estructura y funciona a través de sindicatos de 40 o 50 personas que tienen su representante; ahí se negocian todas las primas de seguros y reaseguros del mundo. Es de anotar que Lloyd's no es una compañía aseguradora, como muchos creen, sino una corporación de empresas aseguradoras; por sí misma, esta organización no asume riesgos, son sus aseguradores los que lo hacen.

La información publicada por el Lloyd's List es de gran importancia para la actividad marítima, pero es la clasificación de los buques la que adquiere mayor relevancia frente al seguro marítimo, ya que el precio del seguro de casco y maquinaria se establece con base a dicha clasificación la cual es dada por sociedades clasificadoras especializadas. Dichas sociedades están encargadas de dictar normas para la construcción de los buques y de vigilar que tales reglas se cumplan con el fin de que las naves se mantengan en buenas condiciones de navegabilidad.

Fue precisamente en el café de Lloyd en donde se fundó en 1760 el Lloyd's Register of Shipping, sociedad de clasificación considerada como la más antigua a nivel internacional. Le sigue en antigüedad e importancia el American Bureau of Shipping; fundado en Nueva York en 1826, que tiene por objetivo principal la certificación de la seguridad operacional y de la navegabilidad de los buques mercantes.

Todas las sociedades clasificadoras han nacido con el objetivo fundamental de fomentar la seguridad de la navegación, para lo cual han modernizado sus reglas de construcción e inspección de las máquinas.

Otro hecho importante que surgió en el café de Lloyd, fue la adopción en 1779, de una póliza uniforme de seguro marítimo conocida actualmente como la Póliza “SG” (Ships Goods), cuyo uso fue aceptado por todos los miembros del Lloyd’s. Tal documento fue sometido y aprobado en el Parlamento Inglés, convirtiéndose en el modelo oficial de la póliza de seguro marítimo británico.

El sistema inglés predomina aún en nuestros días, y es la Asociación Internacional de Aseguradores de Londres (conocida hasta antes de 1998 como Instituto de Aseguradores de Londres) la que marca las pautas en materia de seguros a nivel mundial y en donde se redactan las distintas fórmulas que contienen las pólizas. Así mismo, emite directrices que son reconocidas a nivel internacional y aunque su cumplimiento no es obligatorio, sus contenidos son aplicados en las diferentes regulaciones y en la vida práctica; de hecho, tales disposiciones, según la doctrina, constituyen costumbre internacional.

Las condiciones de seguro aplicadas por el Instituto fueron creadas en 1912 y se conocen como “cláusulas del Instituto”. Estas cláusulas, relativas a carga, se denominaban: Contra Todo Riesgo (All-Risk), libre de avería particular (Free of Particular Average o “FPA”) y con avería particular (With Particular Average o “WPA”). La cobertura FPA (libre de avería particular) solo cubría la avería gruesa. Para cubrir avería particular se tomaba una cláusula WA (con avería), y si se quería una cobertura mayor se tomaba una

cláusula All Risks (todo riesgo). Pero estos nombres de las cláusulas inducían a error.

Por este motivo, y según las recomendaciones formuladas por la UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), se introdujo una reforma a las cláusulas de seguro marítimo inglés las cuales desembocaron en la eliminación de la Póliza “SG” de 1779 y en la creación de las Cláusulas del Instituto de Londres para Carga del año 1982 y para Casco y Máquina de 1983. Las mismas recibieron, en lo que se refiere a la cobertura de carga, el nombre de Cláusulas A, B y C para evitar confusiones.

2.4. Bases teóricas

Antes de entrar al estudio específico del contrato de seguro marítimo de buques, es aconsejable hacer un recorrido por varios términos y para ello es necesario partir de la definición del Derecho Marítimo, para lo cual habrá que delimitar su contenido. Concepto y contenido están íntimamente relacionados entre sí, pues de la amplitud del segundo resultará la delimitación del primero.

Siguiendo a BROSETA PONT¹, quien cita, a su vez, a URÍA², podemos diferenciar tres contenidos posibles del Derecho de la Navegación:

1º.) **En sentido amplio.** Es el conjunto de normas de Derecho Público, Privado e Internacional que regulan el transporte realizado por mar, por

¹ BROSETA PONT, Manuel: *Manual de Derecho Mercantil*, Editorial Tecnos, S.A., Madrid, 1990, 8ª. Edición, pp. 707-708.

² URÍA, Rodrigo: *Derecho Mercantil*, Marcial Pons Editor, Madrid, 1989, 16ª. Edición, pp. 943-945.

aguas interiores y por vía aérea. BRUNETTI³ pone de manifiesto que el Derecho de la Navegación comprende Derecho Privado y Derecho Público, pues la distinción entre estas disciplinas no ha tomado mucho relieve en el Derecho Marítimo⁴, precisamente por ser difícilmente separables los intereses públicos de los privados en ese ámbito.

CAMARDA⁵ también destaca que el Derecho de la Navegación “no puede limitarse a un sistema de tipo privatístico [...] sino que comprende una amplia parte de naturaleza eminentemente publicística”.

En definitiva, como señala OLVERA DE LUNA⁶, “el Derecho Marítimo toma relevancia dentro del ámbito del Derecho Público, y deja más clara su diferenciación respecto al Derecho Marítimo Privado, sin que deje de existir conexión entre ambas facetas, a través de sus particulares afinidades, independientes de la actividad especulativa de los ciudadanos, declarada en torno al buque y por medio del buque”. Y ARROYO MARTÍNEZ⁷ manifiesta que “El Derecho Marítimo es el conjunto de relaciones jurídicas que nacen en o se desarrollan con el mar”.

2º.) **En sentido estricto.** Es el conjunto de normas e instituciones jurídico-privadas dirigidas a posibilitar el transporte de personas y de cosas por mar,

³ BRUNETTI, Antonio: *Derecho Marítimo Privado*, Tomo I, *Parte histórica -De los buques*, Editorial Bosch, Barcelona, 1950, p. 18.

⁴ OLVERA DE LUNA, Omar: *Manual de Derecho Marítimo*, Editorial Porrúa, S.A., México, 1981, p. 12.

⁵ CAMARDA, Guido: *Sulle fonti e consuetudine autonomia del Diritto italiano della navigazione e sulla nazionalità della nave*, en *Derecho Marítimo Europeo, Diritto Marittimo Europeo*, Volumen IV de los Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento, Promociones Publicaciones Universitarias, Barcelona, 1987, pp. 1.182-1.183.

⁶ OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 12.

⁷ ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: *Curso de Derecho Marítimo*, J. M. Bosch Editor y Alferal, S. L., Barcelona, 2001, Primera Edición, p. 41; e Ídem: *Compendio de Derecho Marítimo*, Editorial Tecnos, Madrid, 2009, Tercera Edición, p. 25.

aguas interiores y por aire, ya se trate de transporte mercantil o de navegación no lucrativa⁸.

3º.) **Derecho de la Navegación Marítima en sentido estricto.** Está integrado por el conjunto de normas e instituciones jurídico-privadas referentes a la navegación marítima⁹. RIPERT, citado por BRUNETTI¹⁰, define el Derecho Marítimo como el “Derecho de todas las relaciones jurídicas de las cuales el mar es el escenario y el comercio marítimo, el objeto”.

Dentro de la Doctrina americana, GILMORE y BLACK¹¹, definen el Derecho Marítimo como “un cuerpo de normas, conceptos y prácticas legales que regulan determinados asuntos centralmente importantes del comercio del transporte de bienes y pasajeros por agua”. En idéntico sentido se manifiesta MARAIST¹².

Para OLVERA DE LUNA¹³ “La expresión Derecho Marítimo tiene un alcance amplísimo, pues comprende el estudio de toda la infinita gama de fenómenos jurídicos que ocurren respecto a la navegación, a la industria y al tráfico de mercancías y pasajeros por mar”.

⁸ URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 944.

⁹ **En este sentido:**

FARIÑA, Francisco: *Derecho y Legislación marítima*, Editorial Bosch, Barcelona, 1955, p. 5.

VIGIER DE TORRES, Agustín y PÉREZ-OLIVARES FUENTES, Guillermo: *Compendio de Derecho y Legislación Marítima*, Volumen 1º. VARICOP, Madrid, 1961, 3ª. Edición, pp. 9 y 14-16.

¹⁰ BRUNETTI, *op. cit.*, *Derecho Marítimo...*, T.I, p. 17.

¹¹ GILMORE, Grant & BLACK, Charles L. Jr.: *Law of Admiralty*, The Foundation Press, Inc., Brooklyn, 1957, p. 1

¹² MARAIST, Frank L.: *Admiralty in a Nutshell*, West Publishing Co., Saint Paul, Minnesota, 1983, p. 1.

¹³ OLVERA DE LUNA, *op. cit.*, *Manual...*, p. 11.

GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA¹⁴, tienen un concepto sencillo del Derecho de la Navegación Marítima, como: “El conjunto de normas jurídicas reguladoras de las relaciones y situaciones nacidas con ocasión de la navegación por mar”.

URÍA¹⁵ postula una concepción unitaria del Derecho de la Navegación, pues opina que su fenómeno técnico es sustancialmente idéntico cualquiera que sea el medio por el que se realice.

ARROYO MARTÍNEZ¹⁶ expone la corriente doctrinal italiana que apoya esta tesis inseparable, plasmada también en el “Codice della Navigazione” de 1942, pero no la comparte por razones de oportunidad y de vigencia¹⁷.

BROSETA PONT¹⁸ también rechaza la teoría unitaria, mostrándose partidario de la separación entre Derecho Aéreo y Marítimo, debido a que entre ellos existen profundas diferencias, señalando en particular –siguiendo a GARRIGUES y a RUBIO–: las de índole técnica que, a su vez, determinan diversas exigencias y régimen jurídico en una y otra; el hecho de que la aeronave y el buque estén sometidos a distintos «*status*» (aunque es preciso señalar la similar naturaleza jurídica del buque y de la aeronave que se manifiesta en su respectivo régimen de propiedad)¹⁹; la circunstancia de que

¹⁴ GABALDÓN GARCÍA, José Luis y RUIZ SOROA, José María: *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Editorial Marcial Pons, Madrid, 2006, p. 2.

¹⁵ URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, p. 943.

¹⁶ ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, *Curso de Derecho Marítimo*, pp. 21-23.

¹⁷ CAMARDA, *op. cit.*, *Sulle fonti e cosiddetta autonomia...*, pp. 1.180-1.181.

¹⁸ BROSETTA PONT, *op. cit.*, *Manual...*, pp. 707-708.

¹⁹ URÍA, *op. cit.*, *Derecho Mercantil*, pp. 952 y ss.

los riesgos inherentes a cada forma de navegación son diferentes²⁰; y, por último, que el Derecho Marítimo –como también reconoce URÍA²¹– es de origen consuetudinario y de formación privada, mientras que el Derecho Aéreo es derecho escrito y fundamentalmente público.

De allí, que para los doctrinarios nacionales queda bastante clara la posición divisoria del Derecho Marítimo con respecto al del Aéreo y que BELISARIO CAPELLA²², citando a CABANELLAS lo conceptúa de la siguiente manera:

“Se entiende como navegación aérea aquella actividad que efectúan, atravesando el espacio y sin contacto con la superficie terrestre, las aeronaves, aeroplanos, hidroaviones, globos, zeppelines y cualesquiera otros aparatos que se sostienen en el aire o la crucen, para el transporte de personas o cosas, no como meros proyectiles o pasatiempos.”

Frente a ALVAREZ LEDO²³, que introduce su obra con una definición amplia, como:

“el Derecho Marítimo en sentido amplio (lato sensu) al conjunto de normas que regulan el régimen de las aguas, el régimen de la navegación, y el comercio marítimo; siendo éste, esencialmente, un hecho de carácter internacional, el derecho que lo regula debe tener tal carácter pues en caso contrario se originaría un verdadero caos en la relaciones jurídicas resultantes de actos de comercio internacional”.

DANJÓN²⁴ considera –refiriéndose al derecho francés– que el Derecho Marítimo sólo rige la navegación por mar; siendo ámbito del

²⁰ URÍA, op. cit., Derecho Mercantil, p. 1.059,

²¹ URÍA, op. cit., Derecho Mercantil, pp. 944-946.

²² BELISARIO CAPELLA, Freddy: *Derecho del Transporte Aéreo*, Editor Univ. Nacional Experimental Marítima del Caribe, 1ª Edición, 2008, p. 32.

²³ ÁLVAREZ LEDO, Tulio: *Derecho Marítimo*, Tomo I, II Segunda Edición, Caracas, 2007, p. 5

²⁴ DANJON, Daniel: *Tratado de Derecho Marítimo*, Tomo I, *Buques, Armadores, Tripulación*, Editorial Reus, Madrid 1931, 1ª. Edición, pp. 21-26.

Derecho Terrestre la navegación por ríos y canales (excepto en lo referente al Derecho Marítimo Privado de Seguros, por imperativo del artículo 335 párrafo cuarto del Código de Comercio francés). En cambio, este autor señala que en Bélgica y Holanda la Legislación Marítima comprende también la navegación fluvial y lacustre²⁵, justificándose en el caso holandés esta postura por la relación que tiene con el mar, al que han ido ganando terreno, gracias al sistema de diques.

En el Derecho Marítimo americano la Jurisdicción Marítima se extiende a las aguas interiores, como unánimemente lo manifiesta la Doctrina y Jurisprudencia de los Estados Unidos²⁶. Esta postura no parece plenamente justificada debido a la existencia de los grandes lagos, y de numerosos ríos navegables, cuya importancia para el comercio interestatal e incluso internacional es de sobra conocida. De igual modo, en el ámbito del seguro marítimo, la cobertura también abarca los daños causados en ríos, lagos y otras aguas navegables²⁷.

Por último, CABANELLAS²⁸, conceptúa al Derecho Marítimo como el:

“Conjunto de reglas jurídicas referidas a los diversos derechos y obligaciones que surgen de la navegación y, esencialmente, del transporte de pasajeros o mercaderías en buque. Tradicionalmente integra parte del Derecho Mercantil.”

²⁵ FARIÑA, *op. cit.*, *Derecho y Legislación...*, p. 5, también recoge este dato.

²⁶ GILMORE & BLACK, *op. cit.*, *Law of Admiralty*, pp. 28-29.

²⁷ PARKS, Alex L.: *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, Volume I, Cornell Maritime Press, Centreville, Maryland, 1987, p. 96.

TAYLOR, Irwin M.: *The Law of Insurance*, Irving J. Sloan, J. D., General Editor, Oceana Publications, INC. London. Rome. New York, 1983, Third Edition, p. 80.

²⁸ CABANELLAS DE TORRES, Guillermo: *Diccionario Jurídico Elemental*, Editorial Heliasta, Decimoctava Edición, 2006, p. 121.

Conforme al concepto anterior, para algunos doctrinarios el Derecho Marítimo ha sido considerado parte integral del Derecho Mercantil²⁹, y éste es conceptuado, según él mismo, como los:

“Principios doctrinales, legislación y usos que reglan las relaciones jurídicas particulares que surgen de los actos y contratos de cambios, realizados con ánimo de lucro por las personas que del comercio hacen su profesión.”

Por otro lado, CAPITANT, dice que:

“Es la rama del Derecho Privado que rige las relaciones entre los particulares, relativas al ejercicio de esta profesión o que resulta del cumplimiento de actos de comercio.”

Y BONILLA SAN MARTÍN, lo define como:

“El conjunto de reglas que rigen las relaciones de derecho, originadas por actos de cambio, fundamentales o auxiliares, celebradas con especulación y encaminadas a tomar del producto los productos y ponerlos a disposición del consumidor.”

Vistos los distintos conceptos del Derecho Marítimo y continuando con la delimitación del contenido del mismo, citamos a GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA³⁰, en su obra, quienes dicen que el objeto del Derecho de la Navegación Marítima puede ser dividido en tres grandes problemas, característicos del mismo:

- a) *Los distintos modos de la utilización del mar y la finalidad que la navegación persigue.* En el Derecho Marítimo, concebido como Derecho de la Navegación, interesan sólo las relaciones y las situaciones originadas con ocasión de la utilización del agua para hacer camino mediante nave, relaciones y situaciones jurídicas creadas o surgidas para o, por el hecho de que la nave

²⁹ CABANELLAS DE TORRES, *op. cit.*, *Diccionario Jurídico Elemental...*, p. 121

³⁰ GABALDÓN GARCÍA, *op. cit.*, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima...*, p. 2.

haga su recorrido en el agua constituyen el objeto de la disciplina, con independencia de que la navegación posea el carácter que sea. Esa autonomía del objeto para el que se utilice la navegación, en su sentido técnico, es lo que realmente interesa al Derecho Marítimo, como punto relevante de su regulación, sin embargo, esta autonomía del carácter de la navegación, no impide que la navegación comercial y la de transporte de carácter empresarial, constituyan el eje central de las relaciones objeto del Derecho de la Navegación, lo cual acoge un gran sentido, al favorecer una especial atención a los contratos empresariales de transporte de mercancías y pasajeros por mar.

- b) *El medio en el que ésta se realiza.* En atención al medio, el objeto del Derecho Marítimo se limita a la navegación marítima. Las normas que amparan la regulación prestada por el Derecho de la Navegación Marítima, no se limita exclusivamente a la que transcurre por las aguas saladas de mar, si no en el fundamento técnico que permite que en una masa líquida puedan flotar buques y embarcaciones. De allí que acoge más relevancia hablar de la navegación acuática, más que marítima, sin limitar su régimen a términos meramente técnicos.
- c) *La naturaleza pública o privada de las relaciones que regula.* El Derecho de la Navegación debe construirse bajo una concepción unificadora. No es conveniente separar las relaciones que surgen en el entorno acuático, en las que son de derecho público y las de derecho privado, dividiendo su tratamiento jurídico, por el contrario, sin restringir la

preeminencia teórica y práctica que tienen estas dos grandes áreas del derecho, todas las normas que se proyecten sobre los hechos, actos y negocios que conforman las relaciones jurídicas de la navegación, deben necesariamente integrar el objeto de la disciplina, con independencia de la naturaleza que tenga, sea pública o privada, sin perjuicio de las exclusiones que puedan resultar aconsejables en casos de estricto ámbito administrativo interno de determinadas relaciones como pasa con los actos de guerra, naves de combate, entre otras, que están sometidas a normativas publicas especiales.

Siguiendo doctrinas nacionales e internacionales, entre las características del Derecho Marítimo, se destacan las siguientes:

- a) *Tradicionalismo o Permanencia Vinculado a Estabilidad*, predicado por Pardessus, en donde el derecho marítimo pasó por todas las edades sin envejecer, haciendo referencia a la inmutabilidad esencial de los problemas y soluciones de muchas normas que conforman las distintas instituciones del Derecho Marítimo, consecuencia a su vez, de la escasa variación histórica en los elementos técnicos de la navegación, comprensible, si estudiamos la época que va hasta principios del siglo XIX. No obstante, la rápida modernización de la tecnología de las aguas y comercial han terminado con ese estancamiento, es decir, el carácter de permanencia no significa que el derecho marítimo esté constituido por reglas arcaicas. Es claro que la evolución tecnológica ha desarrollado la construcción naval (vapor, hélice, casco de hierro) y en consecuencia, el derecho marítimo ha ido modernizando sus

normas, como sin duda, también, las demás ramas del derecho, otorgando ese toque de “modernismo” al denominado “tradicionalismo”.

b) *Universalidad. Vinculado con Cosmopolitismo.* La navegación, en la manera en cómo cruce las fronteras, demanda un régimen jurídico internacional. A pesar de que sus normas forman parte del ordenamiento jurídico interno de un país, los conceptos esenciales e institucionales del derecho marítimo son meramente similares en el resto del mundo, en donde los especialistas en la materia tienden a hablar el mismo lenguaje técnico jurídico, independiente del sistema por el que se rijan, de allí la necesidad ineludible de internacionalización de sus normas que se presentan por diversos cauces, está por encima de la codificación anterior en el derecho marítimo que no fue efectiva, dándole al ángulo internacional la vigencia que necesita el Derecho de la Navegación, de aquella nota que Pardessus, denominaba universalismo y cosmopolitismo.

c) *Particularismo.* Desde el siglo XIX se ha venido explicando y defendiendo en Francia, el llamado “particularisme du droit maritime”. El debate que conecta directamente con el de la autonomía científica de este sector, tendría después su acepción italiana, enfocada en la escuela Autonomista del Derecho Marítimo, que pasaría igual en nuestra doctrina, donde se admite el particularismo del mismo. La mayor parte de las normas que constituyen las diversas instituciones del derecho marítimo son absolutamente atípicas con relación al derecho común, así tenemos el abordaje, daños por

contaminación marítima, ejemplos que derivan fundamentalmente de la evolución en equipos y maquinaria acuática, así como el incremento en el número y tamaño de los buques de navegación y buques de perforación y almacenamiento. Los aspectos mencionados son sólo algunos que se enuncian a los fines de demostrar el particularismo, los cuales se basan principalmente en la existencia de elementos técnicos, característicos de esta rama, que sólo están presentes en ella, y no en otras áreas del Derecho. Es importante mencionar, que actualmente se ha originado un enorme aumento del valor de los bienes que se concentran en la comunidad naviera y aún cuando siguen siendo muchos los riesgos que afectan este patrimonio, se entiende como totalmente razonable la comunidad de riesgos, porque el peligro sobre el buque, es peligro que se extiende también sobre la carga, y a veces se da también a la inversa. De allí que se defienda en la actualidad, las soluciones “particularistas”, dirigidas a la distribución de los riesgos, tales como la exención de responsabilidad por falta de los dependientes, la limitación de la responsabilidad y la avería gruesa.

Analizados los diferentes conceptos que aportan los doctrinarios nacionales como extranjeros sobre la materia, se llega a una definición propia, consecuencia de las anteriores y donde podemos definir al Derecho Marítimo como un conjunto de reglas jurídicas de los derechos y obligaciones producto de la navegación y del comercio marítimo que involucra a personas, actividades y cosas por mar.

Hecha la prevención anterior de analizar el Derecho Marítimo, y con el fin de salvar algunos conceptos básicos necesarios para el correcto entendimiento del contrato de seguro en estudio, en primer término se analizarán los conceptos o elementos primarios del contrato de seguro, dirigidos o analizados con las especiales prevenciones aplicables al seguro marítimo de buque.

Existen varias definiciones que intentan darle precisión a la institución del seguro, algunas parten del reconocimiento de la existencia de dos tipos contractuales diferentes, el primero de estos tiene función indemnizatoria y la otra no.

MARMOL MARQUÍS³¹ dice que el “contrato de seguro es aquél por el cual una parte llamada asegurador asume frente a otra la obligación de indemnizar total o parcialmente daños patrimoniales futuros e inciertos previamente determinados, o de cumplir alguna otra prestación según la duración o las eventualidades de la vida de una persona, contra el pago de una prima calculada según las leyes de la estadística.”

Por su parte, CABANELLAS³² lo define en su diccionario como “aquél en virtud del cual una persona, generalmente jurídica, llamada asegurador, se obliga, mediante la percepción de una cantidad que se denomina premio o prima, a indemnizar a otra persona, que recibe el nombre de asegurado, por las pérdidas o daños que éste pueda sufrir como resultado de la producción de ciertos riesgos personales y económicos, que son objeto del seguro.”

³¹ MORLES HERNÁNDEZ, Alfredo: *Curso de Derecho Mercantil*. Tercera Edición, Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 2006, p. 2390.

³² CABANELLAS DE TORRES, *op. cit.*, *Diccionario Jurídico Elemental...*, p. 94

SÁNCHEZ CALERO³³ dice que “el contrato de seguro es aquél por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, a satisfacer al asegurado, o a un tercero, prestaciones convenidas.”

La Ley de Contrato de Seguros española de 1980 establece que:

“El contrato de seguro es aquél por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso en que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas.”

Nuestro ordenamiento jurídico vigente en la materia, estipula en su artículo 5 que:

“El contrato de seguro es aquél en virtud del cual una empresa de seguros, a cambio de una prima, asume las consecuencias de riesgos ajenos, que no se produzcan por acontecimientos que dependan enteramente de la voluntad del beneficiario, comprometiéndose a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al tomador, al asegurado o al beneficiario, o a pagar un capital, una renta u otras prestaciones convenidas, todo subordinado a la ocurrencia de un evento denominado siniestro, cubierto por una póliza.”

Examinados los distintos conceptos dados por la doctrina y la legislación nacional e internacional, el suscrito se permite dar una definición al contrato de seguro como *un contrato por medio del cual un asegurador, se compromete a indemnizar al asegurado de un daño o perjuicio que pueda sufrir éste, mediante el pago de una prima.*

³³ SÁNCHEZ CALERO, Fernando: *Ley de Contrato de Seguro*, Editorial Aranzadi, 1999, p. 27

En las definiciones del contrato de seguro, se requiere la presencia mínima de algunos sujetos de la relación contractual como el asegurado, quien es el titular del interés asegurado, también el tomador, el beneficiario y asegurador, éste último debe ser una empresa aseguradora; así como de algunos elementos esenciales del mismo como lo es el riesgo asegurable, la indemnización a la que está obligado a pagar el asegurador y la prima, cantidad de dinero que debe pagar el asegurado.

Finalizado el análisis conceptual del contrato de seguro, con relación al seguro marítimo, nos adentramos a las distintas definiciones del mismo, para ello citamos al doctrinario VILLARROEL RODRIGUEZ³⁴ quien define “al contrato de seguro como aquél mediante el cual una persona denominada asegurador, contrata con otra denominada tomador, para asumir una serie de riesgos que afectan el interés del otro, denominado asegurado, que puede o no ser el mismo tomador, a cambio del pago de una prima; comprometiéndose a indemnizar si se materializan los riesgos, es decir, la ocurrencia del siniestro, bien sea a la persona con quien contrata o al beneficiario indicado por él, que puede ser el mismo asegurado.”

Así mismo, afirma que “en el caso del contrato de seguro marítimo, los riesgos que asume el asegurador tienen que estar relacionados con una aventura o expedición marítima, lo que antiguamente se denominaba: riesgo de mar.”

³⁴ VILLARROEL RODRÍGUEZ, Francisco Antonio: *Tratado General de Derecho Marítimo*. Segunda Edición, Caracas, Universidad Marítima del Caribe (UMC), 2006, p. 678

Los españoles GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA³⁵ dicen que el contrato de seguro marítimo es “aquel por el cual el asegurador se obliga, a cambio de una prima, a indemnizar al asegurado los perjuicios patrimoniales que sufran los intereses asegurados durante la navegación marítima o en los momentos de quietud que la precedan, interrumpen o subsigan en dependencia directa de ella.”

Por su parte, BELISARIO CAPELLA³⁶ dice que “Se entiende por contrato de seguro marítimo aquel mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado mediante el pago de una prima, en la forma y medida convenida en la póliza, contra las pérdidas marítimas, entendiéndose por éstas las pérdidas ocurridas en la expedición marítima, extendiéndose por sus términos o por uso de comercio a cubrir pérdidas sufridas en aguas interiores, o durante las operaciones terrestres que fueren accesorias.”

CABANELLAS³⁷ establece en su diccionario que el seguro es un “Contrato por el cual una persona (el asegurador) toma sobre sí los riesgos eventuales que un objeto puede sufrir en alguna empresa marítima, con la contraprestación de la prima que el asegurado abona.”

La Ley Inglesa de 1906 sobre el Seguro Marítimo, establece “un contrato de seguro marítimo es aquel mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado en la forma y medida convenidas, contra las pérdidas marítimas, es decir, pérdidas incidentales a la expedición marítima.”

³⁵ GABALDÓN GARCÍA, *op. cit.*, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima...*, p. 855.

³⁶ BELISARIO CAPELLA, Freddy: *Riesgos de la Navegación*. Caracas, Anauco Ediciones C.A., 2005, p. 22.

³⁷ CABANELLAS DE TORRES, *op. cit.*, *Diccionario Jurídico Elemental...*, p. 343.

La Ley de Comercio Marítimo establece que “se entiende por contrato de seguro marítimo, aquél mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado mediante el pago de una prima, en la forma y medida convenida en la póliza, contra las pérdidas marítimas; entendiéndose por estas las pérdidas ocurridas a la expedición marítima, extendiéndose por sus términos o por uso de comercio a cubrir las pérdidas sufridas en aguas interiores, o durante las operaciones terrestres que fueren accesorias. Cuando el viaje comprenda la modalidad multimodal o trayectos combinados por agua, tierra o aire, se aplica, salvo pacto en contrario, las normas del seguro marítimo.”

Luego de analizar las diferentes definiciones del seguro marítimo, quien aquí suscribe se permite dar un concepto propio, definiéndolo como “un contrato por medio del cual el asegurador, con el previo pago de la prima, se compromete a indemnizar al asegurado en la forma y medida convenida en la póliza, contra las pérdidas ocurridas en la expedición marítima.”

De esta manera, todos los conceptos aquí expuestos coinciden en que las partes del contrato de seguro marítimo y los elementos esenciales mínimos del mismo, son pilares fundamentales y que deben estar en toda definición de la doctrina y la legislación.

La Ley de Contrato de Seguro en su Exposición de Motivos, ratifica el carácter mercantil del contrato de seguro y sus características como un contrato bilateral, oneroso, aleatorio, de buena fe y de ejecución sucesiva.

Al respecto VILLARROEL RODRIGUEZ³⁸, señalando las estipulaciones de la Ley del Contrato de Seguro dice que:

“El artículo 3 del Decreto con Fuerza de Ley de Contrato de Seguro establece que el contrato de seguro es de carácter mercantil, mientras que el artículo 6 ejusdem, indica a su vez, que es un contrato consensual, bilateral, oneroso, aleatorio, de buena fe y de ejecución sucesiva. Por otra parte, el contrato de seguro marítimo, como todo seguro de daños es de carácter indemnizatorio.”

BELISARIO CAPELLA³⁹, citando al tratadista URÍA GONZÁLEZ, señala las siguientes características del Seguro Marítimo:

- a) Es un contrato sinalagmático o bilateral, por cuanto genera obligaciones y derechos para ambas partes contratantes. Y dentro de los contratos sinalagmáticos el seguro es sinalagmático perfecto...(omissis)
- b) Es oneroso, por la existencia de un precio (prima).
- c) Es aleatorio, por cuanto sus efectos dependen del azar, de la casualidad.
- d) Es un contrato de indemnización, ya que su finalidad es simplemente la de reparar el daño acaecido...
- e) Es de buena fe (omissis)
- f) Es un contrato formal y solemne y en el criterio de Uría González, generalmente de adhesión, por cuanto exige el requisito de la póliza para la validez del mismo... (omissis)

De esta manera, el contrato de seguro marítimo tiene características fundamentales para su análisis, las mismas de un contrato de seguro en sí,

³⁸ VILLARROEL RODRÍGUEZ, *op. cit.*, *Tratado General de Derecho Marítimo...*, p. 679.

³⁹ BELISARIO CAPELLA, *op. cit.*, *Riesgos de la Navegación...*, p. 24.

por lo cual, se lleva a estudio lo estipulado en el artículo 6 de la Ley de Contrato de Seguro que dice: “El seguro es un contrato consensual, bilateral, oneroso, aleatorio, de buena fe y de ejecución sucesiva.”, muy en concordancia con lo contenido en el Código de Comercio colombiano en su artículo 1036, que dispone: “El seguro es un contrato consensual, bilateral, oneroso, aleatorio y de ejecución sucesiva. (omissis)”

Recogiendo las características de la legislación nacional para su análisis, tenemos que el contrato de seguro es de:

- *Carácter Mercantil:* El carácter **mercantil** del contrato de seguro ya venía dado por el Código de Comercio en donde era calificado como un acto de comercio. El Código Civil excluye de su ámbito de aplicación al seguro y actualmente lo consagra el artículo 2 de la Ley Especial del Contrato de Seguro.
- *Carácter Consensual:* Es de naturaleza consensual, ya que **se perfecciona con el simple consentimiento de las partes** y obliga al asegurador a entregar, en el momento de la celebración del contrato, el documento provisional de cobertura, así como lo estipula el artículo 14 de la Ley Especial del Contrato de Seguro en concordancia con el artículo 382 de la Ley de Comercio Marítimo.
- *Carácter Bilateral:* Es de carácter bilateral o sinalagmático el contrato de seguros, ya que coincidiendo con BELISARIO CAPELLA, se motiva a las obligaciones y derechos recíprocos del asegurado y el asegurador.
- *Oneroso:* Es de carácter oneroso en donde el asegurador y el asegurado procuran una ventaja por medio de un equivalente,

es decir, el asegurador se gana la prima y en el asegurado quedan amparados los riesgos que amenazan sus interés.

- *Aleatorio*: Es de carácter aleatorio, en el sentido en que las partes ignoran si sucederá el siniestro y que las ventajas o las pérdidas dependen de un hecho casual, de un evento o suceso incierto que es el riesgo.
- *De Buena Fe*: El asegurado debe notificar todas las circunstancias de las que tenga conocimiento que le sirvan a la empresa aseguradora valorar la magnitud del riesgo por ella asumido.
- *De Ejecución Sucesiva*: Es único aunque se divida en períodos, se extiende en el tiempo en donde el asegurador asume los riesgos durante toda la vigencia del contrato y el asegurador se compromete a no agravarlos.

Estudiadas las bases teóricas suficientes para llegar a una definición propia del Seguro Marítimo de Cascos de Buques, se tiene que es aquel contrato mediante el cual el asegurador se compromete, por medio del cobro de una prima, a indemnizar al asegurado dentro de los términos y condiciones pactadas en la póliza, contra los daños o las pérdidas que pueden sufrir el buque o nave, cuyos riesgos del mar son los objetos de cobertura a indemnizar, durante la expedición marítima y sus operaciones accesorias.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1. Bases Documentales

La metodología empleada es de carácter **cualitativo**, por lo tanto, la investigación objeto del presente estudio está centrada en la búsqueda de la información contenida en **medios bibliográficos** así como en la revisión de los textos normativos asociados al seguro marítimo de buques y para ello se ha utilizado el método más idóneo para este tipo de investigación como lo es el documental.

De la misma manera, la información contenida en los **medios electrónicos** que hacen referencia a la materia formará parte de la base documental.

3.2. Diseño y Nivel de la Investigación

Metodológicamente, el diseño y nivel de la presente investigación es **documental** bajo un proceso sistemático de indagación, recolección y organización de la información de manera teórica, lo que ofrece la ventaja de precisar los puntos esenciales para el desarrollo del tema escogido. Todo esto configura una investigación analítica y de desarrollo conceptual, con apoyo en una amplia revisión bibliográfica.

3.3. Técnicas e Instrumentos de Recolección de la Información:

La investigación en cuestión se efectúa bajo la utilización de técnicas e instrumentos de recolección de la información que conlleven a un análisis comparativo de las **principales fuentes bibliográficas y legislativas que regulan la materia**, objeto de estudio bajo: leyes nacionales e internacionales, pólizas de embarcaciones con sus condiciones generales y particulares.

3.4. Categorías y Unidades de Análisis

La técnica e instrumentos de recolección de la información utilizados conllevan a un resumen comparativo por medio de categorías, que no son otra cosa que los aspectos más importantes de estudio de una unidad de análisis. Estas unidades de análisis que son los instrumentos u objetos de estudio, estarán representadas en un cuadro de la manera siguiente:

Unidades / Categorías de Análisis	Régimen Jurídico Venezolano	ITCH 1983	ITCH 1995
Antecedentes			
Influencia			
Normas			
Concepto de Seg. Marítimo			
Partes del Contrato			
Interés Asegurable			

CAPÍTULO IV

SEGURO MARÍTIMO DE CASCO DE BUQUES

En este capítulo se presenta el análisis comparativo de la ley venezolana en el contrato de seguro marítimo de casco de buques y su contraste con Cláusulas a Término del Instituto – Cascos de Londres de 1983 (Institute Time Clauses Hulls 1.10.1983), en lo adelante ITCH 83, en conjunto con las enmiendas efectuadas en 1995 (Institute Time Clauses Hulls 1.11.1995), para las sucesivas menciones ITCH 95, bajo el estudio de la Ley de Comercio Marítimo de 2006 y el Decreto-Ley del Contrato de Seguro de 2001, y las leyes por ellas influenciadas de corte internacional, pólizas de embarcaciones y las antes mencionadas del Instituto de Londres, precisando diferentes aspectos de relevancia en el uso separado o en conjunto de los diferentes cuerpos de estudio.

4.1. Régimen Jurídico del Contrato de Seguro Marítimo de Buques de conformidad con lo establecido en la Ley de Comercio Marítimo y la Ley de Contrato de Seguros.

En Venezuela, las normas referidas a los contratos de seguro en general y a los contratos de seguro marítimo en especial, están regulados en la Ley de Comercio Marítimo y el Decreto-Ley de Contrato de Seguros, respectivamente, con una muy determinada particularidad. El Decreto con fuerza de Ley del Contrato de Seguro vigente fue publicado en Gaceta Oficial Extraordinario de la República Bolivariana de Venezuela No. 5.553, en fecha 12 de Noviembre de 2001, tuvo una fuerte inspiración en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro de España y viene a resolver aquellas imprecisiones y los vacíos legales que existían en cuanto al contrato de seguro, al regular en detalle cada una de las obligaciones y de los derechos,

el contenido mismo de los contratos y los efectos de la relación jurídica contractual, así lo expresa su Exposición de Motivos.

Por otro lado, la Ley de Comercio Marítimo vigente fue publicada en Gaceta Oficial Extraordinaria de la República Bolivariana de Venezuela No. 38.551, en fecha de 5 de Enero de 2006, y se hizo con aires de modernización de la legislación en todo lo referido al Derecho Marítimo venezolano renovando cada una de sus instituciones, con el objeto de sistematizar las normas legales referentes a los buques, su traslación y su navegación, lo cual permitiría al sector acuático nacional navegar con rumbo seguro hacia las ventajas que genera la aplicación de reglas comunes que conduzcan el negocio marítimo, obteniendo significativas ventajas para el país, en relación al Comercio Internacional, así también lo explanaba su Exposición de Motivos de 2001. Esta Ley de Comercio Marítimo, tiene como fuentes institucionales, indirectamente, a la Ley de 1906 sobre el Seguro Marítimo (Marine Insurance Act. 1906), y directamente, a la Ley de Navegación argentina de 1973 (Ley 20.094 – B.O. 2/3/73), así como también a la Ley Chilena N° 18.680 del 1987. Además, reconoce a los Convenios Internacionales de la Organización de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD), del Comité Marítimo Internacional (CMI) y de la Organización Marítima Intergubernamental (OMI).

Así las cosas y entrando en materia de análisis, el contrato de seguro marítimo de buques está regulado del artículo 403 al 414 de la Ley de Comercio Marítimo, dándole un tratamiento aparte que le otorga exclusividad e independencia con respecto a los demás seguros y como se mencionó con anterioridad, esta ley se encuentra inmensamente inspirada en la ley inglesa y en la argentina, por lo que, podemos establecer aquellas similitudes y diferencias.

La ley venezolana conserva ciertas similitudes con el ordenamiento anglosajón y argentino, dentro de las cuales podemos citar el momento en que el interés asegurable toma efecto, cuándo se considera dispensada una infracción de garantía, qué repercusiones tiene en una póliza el cambio de viaje y en qué casos, entro otros puntos que se tratarán más adelante.

- **Sobre el interés asegurable:**

Definido por el artículo 11 de la Ley de Contrato de Seguro, el interés asegurable es todo interés legítimo en la no ocurrencia de un riesgo, que sea susceptible de valoración económica, es la causa de un contrato, un elemento fundamental para su existencia, es decir, que debe hallarse al momento de contratarse el seguro, lo que no sucede en el seguro marítimo.

La Ley de Comercio Marítimo en su artículo 377, establece que el interés asegurable debe existir al momento de la ocurrencia, prohibiendo adquirir el interés luego del siniestro de conformidad con el Principio de la Realidad del Riesgo, por lo tanto el asegurado debe hallarse interesado en la cosa asegurada en el momento de la pérdida. Bajo preceptos similares la Ley Inglesa de 1906 sobre el Seguro Marítimo en su sección 6, recoge estos mismos aspectos.

También, la Ley de Comercio Marítimo en su artículo 376, considera como interés asegurable todo riesgo de navegación y establece que todo interés sobre el buque puede asegurarse contra cualquiera de esos riesgos, siendo especialmente asegurables los intereses vinculados a los buques y

por extensión, a todo lo vinculado al buque en construcción, a las provisiones y todo lo que hubiere costado la preparación del buque para el viaje o para su continuación.

En el seguro marítimo de buque, posee interés asegurable aquella persona cuya nave o embarcación está expuesta a un riesgo que pudiese materializarse durante la aventura marítima. Ese interés está vinculado a la relación legal o de tenencia con respecto al bien expuesto en esa aventura, así lo establece la Ley de Comercio Marítimo en su artículo 378, disposición semejante a la contenida en la Sección 5 de la Ley Inglesa.

También, la misma Ley de Comercio Marítimo, establece quién posee interés asegurable en el artículo 379 y que entre otros se encuentra el propietario del buque y cualquier persona que sea titular de un interés en el mismo.

- **Sobre la declaración exacta:**

A efectos de la legislación venezolana en materia de seguro marítimo de cascos, el asegurado debe declarar al asegurador, al tiempo de la celebración del contrato, todas las circunstancias capaces de influir en la fijación de la prima o en la aceptación del riesgo por el asegurador, y éste se considerará enterado de toda circunstancia que en el curso ordinario del negocio debiera ser conocida por el asegurado, salvo prueba en contrario. En caso de que el asegurado no cumpla con lo estipulado, el asegurador puede anular el contrato, todo ello de conformidad con el artículo 380 de la Ley de Comercio Marítimo en concordancia con lo establecido en el ordinal 1

del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguros, en donde el asegurado deberá llenar la solicitud del seguro y declarar con sinceridad todas las circunstancias necesarias para identificar el bien o personas aseguradas y apreciar la extensión de los riesgos, en los términos indicados en la Ley.

Al respecto, la póliza de seguro de embarcaciones de Seguros Orinoco, establece en el artículo 13, de las Condiciones Generales, sobre la Declaración Exacta que: Cualquier declaración falsa o inexacta, dolo, fraude, reticencia, complicidad y la negativa de cooperar con “La Compañía”, así como la oposición u obstrucción de sus actos por parte de “El Asegurado”, sus agentes, dependientes o mandatarios que afecten la apreciación del riesgo a asumir o cuando tales hechos estén presentes en una reclamación, liberará a “La Compañía” de toda responsabilidad bajo esta Póliza.

Existe la sanción de la nulidad del contrato, según el artículo 23 de la Ley de Contrato de Seguro, cuando existan falsedades y reticencias de mala fe por parte del tomador, del asegurado o del beneficiario, debidamente probadas, si son de tal naturaleza que la empresa de seguros de haberlo conocido, no hubiese contratado o lo hubiese hecho en otras condiciones, con lo cual, el asegurador debe conocer todas las circunstancias que rodean e influyen en el riesgo que va a asumir y que en el contrato de seguro de buques, por sus propios medios, el asegurador no está siempre en condiciones de establecer de antemano las características del mismo, de evaluar los elementos que le van a servir como base para evaluar técnicamente el referido riesgo y determinar si lo acepta o no.

- **Sobre el pago de la prima:**

En cuanto a otras obligaciones de las partes, en el seguro marítimo de cascos se reconoce el deber del asegurado del pago de la prima en la forma y tiempo convenidos, así lo establece el ordinal 2 del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguros, que contiene las obligaciones del tomador, del asegurado o del beneficiario, todo ello en concordancia con lo dispuesto en el artículo 375 de la Ley de Comercio Marítimo, en el cual se conceptúa al seguro marítimo como aquél mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado mediante el pago de una prima, en la forma y medida convenida en la póliza. Todo esto nos lleva a concluir que para que tenga efectividad el seguro marítimo de buques, éste debe darse mediante el pago de una prima.

Partiendo de que el asegurado debe pagar la prima del seguro de buques, surge la interrogante entonces en qué momento hacer efectivo ese pago; para ello la Ley de Contrato de Seguro, en su artículo 25, dispone que la prima será debida desde la celebración del contrato, pero no es exigible sino contra la entrega de la póliza, del cuadro de recibo o recibo de prima o de la nota de cobertura provisional.

En este mismo orden, surge la pregunta de cuándo tiene el asegurador derecho a la prima íntegra, y eso es posible siempre que el contrato se anule por hecho que no provenga directamente de su culpa o de caso fortuito o de fuerza mayor, en donde los bienes asegurados hayan comenzado a correr los riesgos, todo ello sin perjuicio de los casos de retención o devolución de la prima, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 401 de la Ley de Comercio Marítimo.

Como se mencionó en capítulos anteriores, el lugar del pago de la prima, salvo estipulación contraria en la póliza, deberá efectuarse en el domicilio del tomador.

- **Sobre la obligación de aminorar las consecuencias del siniestro:**

La Ley de Comercio Marítimo en su artículo 400, señala el deber del asegurado, sus dependientes o sus agentes, para evitar o minimizar una pérdida, tomando las medidas necesarias para salvar la cosa asegurada o en su defecto, conservar sus restos. También señala por cuenta de quién corren los gastos incurridos para evitar o minimizar una pérdida cubierta por la póliza, los cuales serán cubiertos por el asegurador adicionalmente a cualesquiera otras indemnizaciones bajo la misma póliza, aunque el asegurador hubiese indemnizado una pérdida total.

En este orden de ideas, esa misma obligación de minimizar las consecuencias del siniestro lo dispone el artículo 40 de la Ley de Contrato de Seguro, donde se establece que el tomador, el asegurado o el beneficiario deben emplear los medios a su alcance para aminorar las consecuencias del siniestro, acarreando una consecuencia bajo el incumplimiento de este deber lo cual dará derecho a la empresa de seguros a reducir la indemnización en la proporción correspondiente, teniendo en cuenta la importancia de los daños derivados del mismo y el grado de culpa del tomador, del asegurado o del beneficiario y que si el referido incumplimiento se produjera con la manifiesta intención de perjudicar o engañar a la empresa de seguros, ésta quedará liberada de toda prestación derivada del siniestro, señalando por

cuenta de quien corren los gastos que se originen por el cumplimiento de la citada obligación. Siempre que no sean inoportunos o desproporcionados a los bienes salvados, serán por cuenta de la empresa de seguros hasta el límite fijado en el contrato, e incluso si tales gastos no han tenido resultados efectivos o positivos.

- **Sobre el aviso del siniestro:**

El artículo 39 de la Ley de Contrato de Seguro, establece que dentro del plazo máximo de cinco (5) días hábiles de haber conocido el siniestro, el tomador, el asegurado o el beneficiario deberán notificar a la aseguradora la ocurrencia del mismo, salvo que se haya fijado en la póliza un plazo mayor, dando así, toda clase de informaciones sobre las causas y situaciones que dieron lugar al incidente acaecido, en donde la empresa aseguradora quedará exonerada de toda responsabilidad si el obligado hubiese dejado de hacer la declaración del siniestro en el plazo fijado, a menos que compruebe que la misma dejó de realizarse por un hecho ajeno a su voluntad.

Por su parte, el artículo 37 de la Ley de Contrato de Seguro, se refiere al hecho de probar la ocurrencia del siniestro y establece que el tomador, el asegurado o el beneficiario deberán probarlo, el cual se presume cubierto por la póliza, pero la empresa de seguros puede probar que existen situaciones que según el contrato de seguro o la ley la exoneran de responsabilidad, para lo cual, el reclamo deberá ir acompañado de una serie de requisitos que permitan demostrar el derecho del asegurador a solicitar la indemnización.

- **Sobre los responsables del siniestro:**

En caso de que en el siniestro no haya intervenido el asegurado, la empresa aseguradora de la nave es quien responde, siempre y cuando el daño proviniera, parcial o totalmente, de la culpa del capitán, de los tripulantes o del práctico, y si es el caso de que el asegurado sea el capitán del buque, la compañía aseguradora sólo responderá por las consecuencias derivadas de sus culpas náuticas, en donde no podrá subrogarse el asegurador en los derechos del asegurado contra el capitán, los tripulantes o de los prácticos culpables.

- **Sobre las garantías del asegurado:**

El artículo 389 de la Ley de Comercio Marítimo, dispone la sanción al incumplimiento de la garantía, a su vez, exonera de responsabilidad al asegurador para el momento del incumplimiento, sin afectar a la responsabilidad incurrida con anterioridad.

Lo mismo establece la sección 33 de la Ley Inglesa, que designa una estipulación que tiene carácter de promesa, como la ley venezolana, y que, subordinado a cualquier estipulación expresa en la póliza, el asegurador queda liberado de su responsabilidad desde la fecha de la violación de la garantía pero sin perjuicio de la responsabilidad en que hubiera incurrido antes de tal fecha.

También dispone la Ley Inglesa en su sección 34, las situaciones cuando se considera dispensada una infracción de garantía dada por el asegurado cuando han cambiado las circunstancias, lo que se conoce como “*When Breach of Warranty Excused*”. Lo mismo pasa con el artículo 390 de la ley venezolana, que establece que el incumplimiento de una garantía está justificado, cuando por razones del cambio de circunstancias, la misma deja de ser aplicable a las que concurren en el contrato o cuando su ejecución se hace ilícita por una ley posterior y que, incumplida la garantía que no pueda subsanarse por el asegurado, el asegurador no estará obligado a indemnizar.

En el seguro de buque por póliza a término, no existe garantía de que el buque se hallará en condiciones de navegabilidad en cualquier etapa de la aventura, claro está, que teniendo conocimiento el asegurado de que el buque haya partido al mar en malas condiciones de navegabilidad, la empresa aseguradora no tendrá responsabilidad por ninguna pérdida originada en esas condiciones, conforme lo dispone el artículo 406 de la Ley de Comercio Marítimo, que contiene disposiciones similares en el artículo 405 de la misma Ley ajustadas a los seguros de buques por viaje.

- **Sobre los riesgos cubiertos:**

En cuanto a los riesgos enunciados en el artículo 392 de la Ley de Comercio Marítimo, son amparados los daños y pérdidas ocasionadas al buque que provengan de actos de piratería, saqueo, abordaje, echazón, explosión o incendio, entre otros daños, de cualquier otro accidente o riesgo de mar que genere cambio involuntario de viaje, de ruta, o del buque. Se establece que son a cargo del asegurador las pérdidas producidas por los

riesgos pactados en el contrato de seguro y en su defecto, por los daños del buque.

Al respecto, el artículo 46 de la Ley de Contrato de Seguro concuerda con el artículo up supra ya mencionado, que establece una presunción de que si la cobertura de los riesgos no está limitada, la póliza cubriría todos los riesgos a los que se exponga el buque, a excepción de los que tenga que estar taxativamente enunciados en el contrato de seguro.

Al respecto de la cobertura de los riesgos mencionada en el artículo, BELISARIO CAPELLA, señala el Principio de la Universalidad del Riesgo Marítimo, en donde los intereses que se aseguran no son cubiertos contra un riesgo de una determinada naturaleza, sino contra una universalidad o conjunto de riesgos, por lo que, se concluye que en el contrato de seguro de buques, no se hace referencia a riesgos como materia de cobertura, sino a una recopilación de riesgos que rodean al interés asegurado en la expedición marítima.

- **Sobre los riesgos excluidos:**

A su vez, el artículo 392 de la Ley de Comercio Marítimo, hace referencia a las exclusiones del seguro de casco, entre las que aparece la no cobertura de ciertos riesgos, sin necesidad de que las partes lo recojan en la póliza, a menos que se haya pactado lo contrario con la aseguradora. Tampoco se admitirán los daños causados por huelgas, conflicto armado o estado de conmoción interior o exterior, lo que quiere decir, que en ningún caso, salvo que se pacte con el asegurado darle la debida cobertura, el

seguro cubrirá la responsabilidad por daños, pérdidas y gastos que dimanen de estos riesgos excluidos.

- **Sobre la presunción de inocencia del asegurado:**

El siniestro se presume ocurrido por causa no imputable al asegurado, salvo prueba en contrario, por lo que, a fin de hacer valer esta presunción, el asegurado deberá tomar las medidas necesarias para salvar y recobrar las cosas aseguradas para conservar sus restos; todo ello de conformidad con lo establecido en el artículo 393 de la Ley de Comercio Marítimo en concordancia con el ordinal 4 del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro.

- **Sobre las excepciones a la suma asegurada:**

Al respecto existe una excepción a la suma asegurada contenida en el artículo 399, de la Ley de Comercio Marítimo, que dice que el asegurador responde de las pérdidas sucesivas, aunque el importe total de estas pérdidas excediera de la suma asegurada, salvo estipulación contraria en la póliza.

La excepción del artículo anterior no es la única, también existe cuando se trate del límite de responsabilidad del asegurador, contenida en la cláusula 3/4 de responsabilidad por colisión, que al respecto se hace mención de la diferencia entre colisión y abordaje en la ley venezolana, para ello se cita a ALVAREZ LEDO que dice que “en derecho marítimo, los

términos abordaje y colisión son sinónimos. Aun cuando en algún momento se intentó diferenciar doctrinalmente ambos conceptos, la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Abordajes de 1910 eliminó cualquier duda al denominar esta figura, en los dos idiomas oficiales de la Convención: “Abordage”, la versión francesa, y “Collision”, la inglesa. En lo sucesivo, se utilizará el término abordaje por cuanto así lo denomina nuestra legislación. Etimológicamente, la palabra abordaje indica que se trata del encuentro entre dos embarcaciones cuyas bordas se chocan; es el choque material de dos buques, citando a RIPERT” y la de pleito y de trabajo, de la Cláusulas a Término del Instituto – Casco de 1983.

- **Sobre la extensión y datos del seguro de buques:**

El seguro del buque se extiende al casco, mástiles, velas y las máquinas principales y auxiliares, también a todas las demás pertenencias, fijas o sueltas, que son necesarias para su servicio, maniobra, navegación y adorno, aunque se hallen separadas temporariamente; inclusive, los gastos de equipamiento y provisiones. Sin embargo, no están comprendidas en ellas las pertenencias que se consumen con el primer uso.

La póliza de seguro del buque debe expedirse de forma individualizada, por ende, debe indicar lo siguiente:

- Nombre
- Tipo
- Nacionalidad
- Tonelaje o arqueado bruto

- Puerto de registro
 - Número de matrícula
 - Año
 - Lugar de construcción
 - Material de construcción
 - Demás especificaciones que indique la ley.
-
- **Sobre la prórroga del contrato de seguro de buque:**

La prórroga de la póliza de seguro de buque opera de pleno derecho, siempre que el vencimiento se produzca durante el viaje y queda prorrogado hasta el mediodía siguiente al día de la terminación de la descarga en el puerto de destino, o hasta el mediodía siguiente al día de su fondeo en el mismo puerto, si el buque estuviere en lastre, con la obligación del asegurado al pago de una prima adicional proporcional. No debe entenderse la legalidad de la prórroga tácita del contrato más allá de lo allí establecido y en la ley.

- **Sobre la clasificación de las pólizas:**

Según lo establece el artículo 383 de la Ley de Comercio Marítimo, las pólizas se clasifican de la siguiente manera: Póliza por viaje y póliza por término.

- Póliza por viaje: Aquella póliza que tiene por fin, asegurar “en y desde”, o “desde” un lugar hasta otro u otros.

- Póliza por término: Aquella póliza que asegura por un período de tiempo determinado.

La póliza mixta es aquella póliza que comprende simultáneamente, un contrato por viaje y otro a término.

- **Sobre el comienzo y fin de los riesgos:**

La Ley de Comercio Marítimo establece disposiciones sobre el seguro de buque por viaje bajo inspiración de la ley argentina y que, salvo estipulación expresa de las partes, los riesgos comienzan a correr para el asegurador a partir del momento en que comienza la carga de la mercancía en el puerto de partida, y terminan cuando finaliza la descarga en el puerto de destino, pero no más allá de los veinte (20) días continuos desde su llegada; pero para el caso del buque en lastre, los riesgos comienzan a correr a partir del momento en que el buque desatraca del muelle de salida o leva su ancla para iniciar el viaje y terminan cuando fondea o atraca en el puerto de destino.

En el caso del seguro de buque a término, el comienzo y fin de los riesgos se vincula a la duración del período de vigencia de la póliza.

- **Sobre la responsabilidad del asegurador por los daños por falta del capitán y tripulantes:**

De conformidad con lo establecido en el artículo 413 de la Ley de Comercio Marítimo, el asegurador del buque no será responsable, salvo estipulación contraria en la póliza, cuando la pérdida sobreviniere por algún acto doloso del capitán, de los tripulantes o del piloto, lo que quiere decir que deja abierta la posibilidad de que la empresa aseguradora cubra los daños ocasionados, si la póliza así lo indica.

- **Sobre la avería gruesa:**

El artículo 394 de la Ley de Comercio Marítimo, establece que en los casos de avería gruesa o común, la empresa aseguradora dará cobertura a los gastos extraordinarios e imprevistos y a los daños directamente ocasionados intencionalmente para evitar o minimizar las consecuencias de algún riesgo cubierto por la póliza de cascos. El monto de la indemnización que el asegurador debe pagar por concepto de contribución, es el fijado en la liquidación conforme al valor atribuido al bien en la póliza o a su parte proporcional si el seguro no cubre su valor contribuyente.

- **Sobre la avería simple:**

Cuando se trate de avería simple o particular del buque, para el cálculo de la indemnización se tomará en cuenta el beneficio obtenido por el

asegurado debido a la diferencia entre el accesorio o equipo nuevo instalado y el viejo reemplazado. En este caso, el asegurado estará obligado con el monto de la indemnización a efectuar la sustitución o la reparación, según fuera el caso, de la avería simple o particular, de conformidad con el artículo 411 de la Ley de Comercio Marítimo, lo que quiere decir que las reclamaciones no serán pagadas cambiando nuevo por viejo.

- **Otras particularidades:**

Analizados los puntos más relevantes de las pólizas de seguro de buque a término, pasamos al estudio de las Cláusulas a Término del Instituto de Londres, no sin antes hacer referencia breve a algunos aspectos contenidos en la Ley de Comercio Marítimo. En este sentido, existen aspectos referentes al pago de la suma asegurada en el artículo 382 en concordancia con el artículo 21 de la ley de seguros, el abandono de los bienes asegurados en su artículo 433 y siguientes, sobre la indemnización y pago provisorio en su artículo 450 y siguientes, sobre la prescripción en el artículo 454 y siguientes.

4.2. Régimen Jurídico del Contrato de Seguro Marítimo de Buques de conformidad con lo establecido en las Cláusulas a Término del Instituto de Londres de 1983 y las enmiendas de 1995.

La existencia de los modelos de condiciones generales, o modelos de pólizas como a veces se les denomina impropriamente, es una constante histórica del contrato de seguro, que fue probablemente el primer tipo contractual en utilizarlas, más aún, los propios textos legales solían

incorporar modelos de condiciones, en aras de facilitar la contratación. Lo mismo sucedía en las Ordenanzas de Burgos y de Sevilla y en las de Bilbao de 1737, que incorporaban los modelos de pólizas de seguro marítimo y así sucede todavía en la Ley Inglesa de 1906, que incorporaba también un modelo de póliza como anexo. La Ley de Comercio Marítimo en su artículo 385 establece expresamente la posibilidad de incluir determinadas cláusulas o anexos.

En la actualidad y bajo el tema que nos ocupa es preciso referirse a las condiciones o cláusulas del Instituto de Londres, que se suelen integrar en las pólizas venezolanas mediante su simple adición. Las cláusulas de casco del Instituto son muy técnicas, especializadas y particulares para este tipo de seguro, pero precisan un amplio estudio en cuanto a sus ventajas y desventajas con el régimen jurídico nacional.

En el seguro de casco de buques el interés asegurable es la embarcación, extendiéndose la cobertura no sólo al casco sino al equipo, a los aparatos, a la maquinaria, a las calderas, a las máquinas de refrigeración, al aislamiento, a los motogeneradores y a otros equipos eléctricos.

Las coberturas para este tipo de seguro marítimo se rigen de acuerdo a la modalidad que se tome, bien sea americana o inglesa, y de acuerdo a la clasificación de la embarcación, para el caso in comento, sólo es conveniente señalar a las embarcaciones mayores (ferries, gabarras, remolcadores, dragas, etc.) con la modalidad inglesa. Son cláusulas redactadas para ser incluidas en la pólizas con las que los aseguradores cubren el riesgo de pérdida total o pérdida total constructiva, garantizando sólo la pérdida total (real o constructiva) del buque (incluyendo la pérdida total) causada

directamente. Este seguro cubre la pérdida o daños en el objeto asegurado causados por: accidentes en la carga, descarga o desplazamiento en la estiba de la carga o combustible, por explosión a bordo o en cualquier otro lugar, avería o accidente de instalaciones nucleares o reactores a bordo en cualquier otro lugar, por estallido de las calderas, rotura de ejes o cualquier defecto latente en la maquinaria, por contacto con aviones, por negligencia del capitán, de los oficiales, de la tripulación o de los prácticos, siempre que dicha pérdida o el daño no resulte de la falta de diligencia debida por el asegurado, propietarios o administradores.

Estas cláusulas son comúnmente conocidas como las cláusulas de casco todo riesgo, pero para su mejor manejo en el argot asegurador, es preferible referirse a ellas como condiciones completas o particulares, y que se aplican para garantizar al buque *per se*, a su maquinaria, a los aparejos, a las instalaciones fijas y accesorios, incluyendo el equipo necesario para cualquier tráfico especial al que el buque pueda estar destinado.

Así las cosas, se pasa al análisis de cada una de las disposiciones contenidas en las Cláusulas a Término del Instituto – Cascos de Londres de 1983 (Institute Time Clauses Hulls 1.10.1983), en lo adelante ITCH 83, en conjunto con las enmiendas efectuadas en 1995 (Institute Time Clauses Hulls 1.11.1995), para las sucesivas menciones ITCH 95 y para ello se tendrá en cuenta la legislación y práctica inglesa.

- **Sobre el interés asegurable:**

La disposición contenida en la Sección 5 de la Ley Inglesa, establece que, subordinado a las estipulaciones de la ley, toda persona interesada en una aventura marítima tiene un interés asegurable. En particular, una persona se considera interesada en una aventura marítima cuando se encuentra en una relación de derecho o de equidad respecto a esta aventura o a cualquier propiedad asegurable en riesgo, a consecuencia de la cual puede beneficiarse de la llegada segura, o sufrir un perjuicio por su pérdida, daño o detención, o incurrir en responsabilidad respecto de la misma, todo ello, basado en los mismos principios contemplados bajo la ley venezolana.

- **Sobre la declaración exacta:**

Los principios regidores en la ley venezolana sobre el caso in comento, tiene su fuente de inspiración en la sección 17 de la Ley Inglesa de 1906, del título relativo a “Declaraciones”, que dice que el contrato de seguro marítimo está basado en la más absoluta buena fe, de esta manera, el asegurado debe dar a conocer todas las circunstancias que permitan a la compañía aseguradora conocer el riesgo, por lo cual, siendo las cláusulas del instituto de práctica inglesa se mantiene bajo las condiciones particulares.

- **Sobre el pago de la prima:**

La “Lay-up and Cancellation Clause”, contenida en la cláusula 22 de las ITCH 83 y la cláusula 23 de las ITCH 95, prevé, salvo estipulación del contrato, que bajo el supuesto de la terminación anticipada del mismo,

deberá devolverse parte de la prima. La devolución de prima, cuando un buque se encuentra en riesgo en un puerto, opera lógicamente, porque la tarifa se da cuando el barco está navegando, es decir, opera cuando el barco está inactivo en los supuestos de reparación o cuando tenga carga.

Cabe hacer notar que un buque se encuentra en mayor peligro durante sus operaciones de reparación que cuando está fondeado, de allí, que opera la devolución mientras el buque esté en riesgo en puerto o en dique reparándose.

Si una de las partes resuelve el contrato, se prorrateará la prima y la devolución se hará los meses no comenzados, en donde el asegurado podrá solicitarla por inactividad después del período de 30 días consecutivos, según plazo señalado en las cláusulas.

Siempre que haya ocurrido una pérdida total del buque, sea a causa de los riesgos cubiertos o no, durante el período cubierto por el seguro o su ampliación, no habrá devolución.

- **Sobre la obligación de aminorar las consecuencias del siniestro:**

El asegurado debe adoptar las medidas razonables a su alcance para evitar o disminuir las consecuencias dañosas del siniestro. Se trata de un deber de actuación en defensa de los propios intereses, que, indirectamente, lo son también del asegurador, su fundamento no es otro que la buena fe contractual. Al respecto la cláusula 13 de las ITCH 83 y cláusula 11 de las

ITCH 95, sobre “Pleito y Trabajo”, admiten la plena resarcibilidad de los gastos y daños derivados de la actuación razonable del asegurado.

- **Sobre el aviso del siniestro:**

Sobre el aviso de siniestro, la cláusula 13 de las ITCH 95 y la 10 de las ITCH 83, establece que en caso de accidente que ocasione pérdida o daño que pueda dar lugar a la presentación de un reclamo, se deberá notificar a la aseguradora del siniestro antes de la inspección y si el buque está fuera del país se le notificará al agente de Lloyd's más cercano. Conforme a la cláusula 13 de las ITCH 83, ésta no establece plazos y deberá regirse por las condiciones generales de la póliza de seguros y la ley de seguros en su artículo 39. En cambio, las ITCH 95, establecen que si el aviso no es dado a la aseguradora dentro de los doce meses siguientes a esa fecha, salvo que se acuerde lo contrario por escrito, la aseguradora no será responsable de cualquier reclamación bajo este seguro. Como novedad, esta cláusula estipula que cuando el daño es muy grande el asegurador podrá solicitar licitaciones o presupuestos y tiene la facultad de señalar cuando se reparará.

- **Sobre las garantías:**

El incumplimiento de la garantía en cuanto a carga, al comercio, a remolque, a la localidad, a los servicios de salvamento o a la fecha de la salida, con un aviso a la aseguradora inmediatamente después de la violación, siempre que se hayan convenido la modificación de la cobertura y

el pago de una prima adicional, el buque seguirá cubierto, lo que quiere decir que todo dependerá del aviso.

- **Sobre los riesgos cubiertos:**

Con una marcada similitud a los riesgos que ampara la Ley de Comercio Marítimo, el cláusula 6 de las ITCH 83, dispone la cobertura que abarca la pérdida o daños causados por riesgos marítimos, extendiéndose a los ríos, lagos u otras aguas navegables, incendio, explosión, robo con violencia por personas de fuera del buque, echazón, piratería, contacto con aviones u objetos similares, u objetos que caigan de los mismos, medio de transporte terrestre, los puertos, yendo hasta la negligencia y baratería del capitán, oficiales o tripulación.

Como se mencionó arriba, existe cobertura a los riesgos marítimos y para su mejor explicación, la sección 3 de la ley inglesa, lo designa a los peligros consecuentes o incidentales a la navegación en la mar, es decir, peligros de la mar, incendio, riesgos de guerra, piratería, corsarios, ladrones, capturas, secuestros, echazones, baratería, entre otros peligros que puedan estipularse en la póliza como cubiertos o excluidos.

Una ventaja de las cláusulas, es la pérdida o daño del buque como consecuencia del vicio o naturaleza propia del mismo, en donde se incluye en la cobertura el daño provocado por los vicios ocultos del buque (latent defects), es decir, aquellos que no fueron descubiertos y subsanados a pesar del empleo de una diligencia normal por los servicios técnicos de la empresa

naviera que declara cubierto el daño provocado por cualquier defecto latente en el casco o maquinaria, conforme a la cláusula 6.2.1. de las ITCH 95.

Cubren la pérdida o daño causado a la nave por cualquier autoridad gubernamental que actúe en el ejercicio de sus atribuciones para prevenir o mitigar cualquier riesgo de contaminación, que es un riesgo más asegurado por la póliza, conforme lo establece la disposición 7 de las ITCH 83 y las ITCH 95.

Estas cláusulas ubican el siniestro en los supuestos establecidos en la póliza, lo cual permite verificar la cobertura de los mismos bajo disposiciones convenidas por ley o convencionales establecidas por la partes en la póliza de seguro.

- **Sobre los riesgos excluidos:**

El contenido de las ITCH 83, declara excluidos de cobertura ciertos tipos de riesgo, los mismos se encuentran explanados desde la cláusula 23 a la 26 y dejan sin efecto cualquier estipulación en contrario en el contrato de seguro que no son más que aquellos riesgos vinculados a guerra, huelga, actos maliciosos y nuclear, que no los cubre la póliza de casco y maquinaria, así también lo disponen las ITCH 95, de la cláusula 24 a la 27, éstas últimas, en su versión B, suprimen el estallido de calderas, negligencia y baratería del capitán, oficiales y tripulación.

Las empresas aseguradoras aceptan con toda naturalidad la cobertura de siniestros en que interviene algún genero de culpa o negligencia de la

dotación del buque asegurado o incluso su actuación fraudulenta, la Baratería de la tripulación (*“Baratry of the Crew”*), cubierta por la cláusula 6.2.5. de las ITCH 83 y la 6.2.4. de las ITCH 95, pues la posición contraria vaciaría de contenido real la protección que el seguro debe otorgar al naviero en la realidad navegadora actual.

Las pólizas marítimas de casco, excluyen de su cobertura ordinaria toda clase de riesgos, que sólo podrían asegurarse mediante pólizas *ad hoc* o ampliaciones pactadas expresamente, entre las que podemos citar a la cláusula 24 de las ITCH 95 y la cláusula 23 de las ITCH 83, tradicionalmente llamada *“Free Capture and Seizure”*.

Las ITCH 83, exigen que el daño no haya resultado de la falta de la debida diligencia por parte del asegurado, de los propietarios y de los administradores. Por su parte, las ITCH 95 exigen que el daño no haya resultado de la falta de la debida diligencia por parte del asegurado, de los armadores, de los operadores o de los inspectores, o de su personal de dirección terrestre, así reza en la cláusula 6.2.5., que se completa en cuanto al efecto real perseguido, que no es otro que el de garantizar el cuidado de la navegabilidad del buque con la llamada *“Cláusula de Clasificación”*, a que hace referencia la cláusula 4 de la ITCH 95, que subordina la misma vigencia de la relación contractual de cobertura al estricto cumplimiento por el asegurado de todas las condiciones impuestas por la Sociedad de Clasificación del buque para mantenimiento de la cota de clase que le corresponde.

Todas estas exclusiones de guerra, huelga, actos maliciosos y nucleares, requieren de una cobertura que deberá ser comprada adicionalmente bajo endoso con costo extra.

- **Sobre las excepciones a la suma asegurada:**

Como se estableció con anterioridad, la legislación venezolana contempla excepciones a la suma asegurada, en donde el asegurador responde de las pérdidas sucesivas, aunque el importe total de estas pérdidas excediera de la suma asegurada, salvo estipulación contraria en la póliza.

La excepción del artículo anterior no es la única en la que se refiere a excepciones de la suma asegurada, también existe este principio para el límite de responsabilidad del asegurador en la cláusula 8, sobre “3/4 de Responsabilidad por Colisión” y en la cláusula 13, de “Pleito y Trabajo”, de las ITCH 83 y la cláusula 11 de las ITCH 95.

Al respecto de la “Running Down Clause”, cláusula que recoge la responsabilidad “ambos culpables” - por abordaje -, se refiere a las tres cuartas partes de cualquier suma o sumas pagadas por el asegurado a cualquier otra persona o personas, cuando el asegurado legalmente fuere declarado legalmente responsable por los daños causados por la pérdida de o daño a cualquier otro buque o los bienes a cualquier otro buque; así como también, del retraso o pérdida de uso de dicho buque o propiedad de sus efectos a bordo; y de la avería gruesa, salvamento, de cualquier buque y de los bienes a bordo de ella, cuando dicho pago por el asegurado sea

consecuencia del buque aquí asegurado y éste entrare en abordaje con otros buques. Esta indemnización será adicional y estará sujeta al Principio de la Responsabilidad Recíproca, como si los dueños hubiesen sido obligados a pagar al otro la proporción de los daños y perjuicios que hayan sido debidamente autorizados en la determinación de la suma a pagar por la aseguradora.

Existe una limitante de responsabilidad de la aseguradora bajo los supuestos *up supra* mencionados, y es que en ningún caso, se excederán de la proporción de las tres cuartas partes del valor asegurado del buque.

Al respecto de la cláusula sobre “Pleito y Trabajo”, se admite la plena resarcibilidad de los gastos y daños derivados de la actuación razonable del asegurado para el salvamento, con carácter adicional a la pérdida sufrida, de forma que puede llegar a superarse el límite del capital o suma asegurada.

- **Sobre la extensión y datos del seguro de buques:**

El seguro del buque se extiende al casco, a los mástiles, a las velas y a las máquinas principales y auxiliares, también a todas las demás pertenencias, fijas o sueltas, que son necesarias para su servicio, maniobra, navegación y adorno, aunque se hallen separadas temporariamente, inclusive los gastos de equipamiento y provisiones, tal y como lo dispone la ley venezolana pero ajustado a las condiciones particulares, la cláusula 21 de las ITCH 83 y la cláusula 22 de las ITCH 95, que disponen que el asegurado puede contemplar elementos adicionales a la póliza como prima y flete.

- **Sobre la prórroga del contrato de seguro de buque:**

La prórroga de la póliza de seguro de buque opera de pleno derecho, siempre que el vencimiento se produzca durante el viaje y queda prorrogado hasta el mediodía siguiente al día de la terminación de la descarga en el puerto de destino, o hasta el mediodía siguiente al día de su fondeo en el mismo puerto, si el buque estuviere en lastre. El asegurado se obliga a pagar una prima adicional proporcional, conforme a la legislación venezolana, actuación similar ocurre con la “Held Covered Clause”, cláusula 2 de la ITCH 83 y de las ITCH 95, que establece un período de gracia en donde se entenderá prorrogado el contrato bajo el pago de una prima adicional.

- **Sobre el comienzo y fin de los riesgos:**

En el caso del seguro de buque a término, el comienzo y fin de los riesgos se vincula a la duración del período de vigencia de la póliza y a sus condiciones generales.

La cláusula 1 de las ITCH 83, establece que el buque está asegurado en todo momento, inclusive en viajes de prueba y exceptúa o suspende los riesgos donde no será recuperable reclamo alguno, en caso de que la embarcación sea empleada en operaciones comerciales, las cuales involucren operaciones de carga y descarga de mercancía en el mar desde o hasta otra embarcación, a menos que se dé aviso a la aseguradora y se pague una prima adicional.

En las ITCH 95, se incluyen aspectos sobre la cobertura relativas a operaciones de remolque que limite o excluya la responsabilidad de los pilotos y/o remolcadores y/o de sus propietarios, cuando el asegurado o sus agentes, se vean obligados a aceptar estos contratos, de conformidad con la legislación vigente local y la práctica de contratar helicópteros para el transporte de personal, suministros y equipo, desde el buque se entenderán, sin perjuicio de este seguro.

- **Sobre la responsabilidad del asegurador por los daños por falta del capitán y tripulantes:**

La responsabilidad del asegurador por los daños al buque por negligencia del capitán, de los oficiales, de la tripulación o de los prácticos, las cubre la cláusula 6.2.3 de la ITCH 83 que entran en *contradicción* con el artículo 413 de la Ley de Comercio Marítimo.

Al respecto de la negligencia, la cobertura otorgada por las pólizas de uso generalizado, tanto nacionales como extranjeras, incluye los siniestros ocasionados, en todo o en parte, por conductas negligentes del capitán y tripulación, así lo recoge expresamente la sección 55 de la Ley Inglesa y la “*Negligence Clause*”, cláusula 6.2.2. de las ITCH 95. Como se dijo con anterioridad, puede afirmarse que las empresas aseguradoras aceptan con toda naturalidad la cobertura de siniestros en que interviene algún género de culpa o negligencia de la dotación del buque asegurado, pues la posición contraria vaciaría de contenido real la protección que el seguro debe otorgar al naviero en la realidad navegatoria actual.

- **Sobre la avería gruesa:**

Como se sostuvo con anterioridad, en la legislación venezolana, el monto de la indemnización que el asegurador debe pagar por concepto de contribución, es el fijado en la liquidación conforme al valor atribuido al bien en la póliza o a su parte proporcional si el seguro no cubre su valor contribuyente, pero si se produce una pérdida total no puede hablarse de contribución y la compañía aseguradora efectuará el pago total, así lo dispone la cláusula 11 de las ITCH 83 y la cláusula 10 de las ITCH 95, cuando establece que el seguro cubre la proporción de salvamento, los gastos de salvamento o avería gruesa, reducida proporcionalmente con respecto a cualquier infraseguro; pero en caso de sacrificio del buque, el asegurado por avería gruesa, podrá recuperar en relación con la pérdida total sin primero hacer valer su derecho a la contribución de otros.

Dentro de la avería gruesa, el armador como costo operativo del buque, podrá alegar el rubro de salario y manutención, bajo el supuesto establecido en el cláusula 16 de las ITCH 83 y las ITCH 95.

- **Sobre la avería simple:**

La cláusula 14 de las ITCH 1983 y las ITCH 1995, establece el Nuevo por Viejo: el asegurado no podrá obtener el mayor valor del bien asegurado, debido a que el seguro no genera lucro. La cobertura del seguro no responde por el uso y el desgaste normal del bien asegurado. Con la aplicación de esta cláusula no podrá aplicarse el artículo 411 de la Ley de Comercio Marítimo

que consagra lo opuesto a esta disposición, por lo que, las reclamaciones se pagarán nuevo por viejo sin deducciones.

- **Otras particularidades:**

En cuanto al **deducible** estipulado en la cláusula 12 de las ITCH 83 y las ITCH 95, se aplican debido a que no puede haber varios reclamos sobre el mismo siniestro, por lo tanto, no se aplicará el reclamo que corresponda. En el caso de la **comisión de agencia**, ésta plantea exclusiones de cobertura por el tiempo invertido y gestiones efectuadas. En cuanto al **daño no reparado**, se plantean bajo daños parciales ocurridos al buque durante la vigencia de la póliza. En cuanto a la **renuncia de flete**, no habrá reclamo alguno por pérdida total real, virtual o implícita.

4.3. Análisis comparativo del Seguro de Casco de Buque bajo las leyes venezolanas y su contraste con las Cláusulas del Instituto de Londres-Casco de 1983 y de 1995

En atención a los análisis de cada uno de los regímenes jurídicos involucrados, vale decir, la ley venezolana en el contrato de seguro marítimo de casco de buques bajo la Ley de Comercio Marítimo de 2006 en conjunto con el Decreto-Ley del Contrato de Seguro de 2001 y las Cláusulas a Término del Instituto – Cascos de Londres de 1983 (Institute Time Clauses Hulls 1.10.1983) con las Cláusulas a Término del Instituto – Cascos de Londres de 1995, se presenta a continuación un cuadro que precisa cada uno de los puntos de mayor relevancia en cuanto a cambios, avances e innovaciones con el fin de obtener un uso práctico de los dispositivos:

Categorías de Análisis	Régimen Jurídico Venezolano	ITCH 1983	ITCH 1995
Antecedentes	Código de Comercio	Ley Inglesa 1906 sobre el Seguro Marítimo (Marine Insurance Act. 1906)	Ley Inglesa 1906 sobre el Seguro Marítimo (Marine Insurance Act. 1906)
Influencia	Ley Inglesa 1906 sobre el Seguro Marítimo – Ley de Navegación argentina (1973) – Ley de Contrato de Seguro española (1980)		
Definición de Seguro Marítimo	Art. 375, LCM. Presupone la existencia de las partes: Asegurador (una empresa autorizada), asegurado, tomador o beneficiario. Art. 5 y 7, LCS	Secc. 6 MIA	Secc. 6 MIA
Interés Asegurable	Art. 376 al 379, LCM	Secc. 5 y 6 MIA	
Declaración Exacta	Art. 380, LCM en concordancia con Art. 20 y 23, LCS	Secc. 17 MIA	Secc. 17 MIA
Pago de la Prima	Art. 375 y 401, LCM y Art. 20 y 25, LCS	Claus. 22	Claus. 23
Obligación de aminorar las consecuencias del Siniestro	Art. 400, LCM y Art. 40, LCS	Claus. 13	Claus. 11
Aviso del Siniestro	Art. 37 y 39, LCS	Claus. 10	Claus. 13
Responsables de Siniestro	Art. 412, LCM		
Características	Precisa las del contrato de seguro. Art. 6, LCS.		

	El contrato de seguro de casco es consensual y se perfecciona por el simple consentimiento entre las partes. Art. 382, LCM Art. 14, LCS		
Anexos	Establece expresamente la posibilidad de incluir determinadas cláusulas. Art. 385, LCM		
Garantías	Art. 389, 405 y 406, LCM	Secc. 33 y 34, MIA	
Riesgos Cubiertos	Art. 392, LCM	Claus. 6 Riesgos ordinarios.	Claus. 6 Riesgos ordinarios.
Riesgos Excluidos	Art. 392, LCM	Claus. 23, 24, 25 y 26	Claus. 24, 25, 26 y 27
Presunción de Inocencia del Asegurado	Art. 393, LCM		
Excepciones a la Suma Asegurada	Art. 399, LCM	Claus. 8 $\frac{3}{4}$ de Responsabilidad por Colisión. Claus. 13 Pleito y Trabajo	Claus. 8 $\frac{3}{4}$ de Responsabilidad por Colisión. Claus. 11 Pleito y Trabajo
Datos y Extensión de la Póliza	Art. 403 y 404, LCM	Claus. 21	Claus. 22
Prórroga del Seguro	Art. 414, LCM	Claus. 2	Claus. 2
Clasificación de Pólizas	Art. 383, LCM • A término • Por viaje • Mixtas	A término	A término
Comienzo de los Riesgos	Art. 408, LCM	Claus. 1	Claus. 1
Responsabilidad del Asegurador por falta del capitán y tripulantes	Art. 413, LCM	Claus. 6.2.3	Claus. 6.2.2
Avería Gruesa	Art. 394, LCM	Claus. 11 y 16	Claus. 10 y 16
Avería Simple	Art. 411, LCM	Claus. 14	Claus. 14

CONCLUSIONES

Una vez analizadas las disposiciones jurídicas sobre el contrato de seguro marítimo de buques de conformidad el régimen jurídico venezolano contenido la Ley de Comercio Marítimo y la Ley de Contrato de Seguros, así como las disposiciones sobre las Cláusulas a Término del Instituto de Londres-Casco de 1983 y las Cláusulas a Término del Instituto de Londres-Casco de 1995 y la precisión de los principales avances, cambios e innovaciones de estos regímenes se pudo lograr una mayor comprensión y un uso adecuado de cada uno de los dispositivos en el mercado asegurador nacional, uso que será de gran utilidad no sólo para los profesionales del derecho sino para aquellos técnicos que desempeñan sus labores en entidades aseguradoras, así como de aquellos interesados en conocer más sobre las pólizas de cascos y las cláusulas de los Institutos. También, se lograron definir los aspectos más importantes contenidos en la Ley de Comercio Marítimo y la Ley de Contrato de Seguros sobre el seguro marítimo de cascos así como los aspectos que derivan de las Cláusulas a Término del Instituto – Cascos de Londres de 1983 con las Cláusulas a Término del Instituto – Cascos de Londres de 1995, poniendo en relevancia aquellas ventajas, cambios o innovaciones; y, por último, los aspectos que condicionan la utilización de una cláusula u otra en el mercado asegurador nacional, con el fin de contribuir, promover y facilitar el uso de las mismas en ese mismo mercado, todo ello condensado de manera práctica en un cuadro analítico comparativo de gran utilidad que permitió resumir la información contenida en textos sobre la materia, las leyes nacionales e internacionales, pólizas de embarcaciones con sus condiciones generales y particulares.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ÁLVAREZ LEDO, Tulio: ***Derecho Marítimo***. Tomo I, Segunda Edición, Caracas, Autor, 2007.

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: ***Curso de Derecho Marítimo***, J. M. Bosch Editor y Alferal, S. L., Primera Edición, Barcelona, 2001.

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio: ***Compendio de Derecho Marítimo***, Editorial Tecnos, Tercera Edición, Madrid, 2009.

BELISARIO CAPELLA, Freddy: ***Riesgos de la Navegación***. Caracas, Anauco Ediciones C.A., 2005.

BROSETA PONT, Manuel: ***Manual de Derecho Mercantil***, Editorial Tecnos, S.A., 8ª. Edición, Madrid, 1990.

BRUNETTI, Antonio: ***Derecho Marítimo Privado***, Tomo I, *Parte histórica -De los buques*, Editorial Bosch, Barcelona, 1950.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo: ***Diccionario Jurídico Elemental***, Editorial Heliasta, Decimoctava Edición, 2006.

CAMARDA, Guido: ***Sulle fonti e considdetta autonomia del Diritto italiano della navigazione e sulla nazionalità della nave***, en *Diritto Marittimo*

Europeo, Volumen IV de los Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento, Promociones Publicaciones Universitarias, Barcelona, 1987.

DANJON, Daniel: ***Tratado de Derecho Marítimo***, Tomo I, *Buques, Armadores, Tripulación*, 1ª Edición, Editorial Reus, Madrid 1931.

FARIÑA, Francisco: ***Derecho y Legislación marítima***, Editorial Bosch, Barcelona, 1955.

GABALDÓN GARCÍA, José Luis y Otro: ***Manual de Derecho de la Navegación Marítima***. Tercera Edición, Madrid, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales S.A., 2006.

GILMORE, Grant & BLACK, Charles L. Jr.: ***Law of Admiralty***, The Foundation Press, Inc., Brooklyn, 1957.

Manual para la elaboración de Tesis Doctorales, Trabajo de Grado y Trabajos Especiales. Primera Edición, Caracas, Centro de Estudios de Postgrado de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad Central de Venezuela, 2004.

MARAIST, Frank L.: ***Admiralty in a Nutshell***, West Publishing Co., Saint Paul, Minnesota.

MORLES HERNÁNDEZ, Alfredo: ***Curso de Derecho Mercantil***. Tomo IV, Tercera Edición, Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 2006.

OLVERA DE LUNA, Omar: ***Manual de Derecho Marítimo***, Editorial Porrúa, S.A., México, 1981.

RAMÍREZ, Tulio: ***Como hacer un proyecto de investigación***. Caracas, Editorial Panapo, 1999.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando: ***Ley de Contrato de Seguro***, Editorial Aranzadi, 1999.

TAYLOR, Irwin M.: ***The Law of Insurance***, Irving J. Sloan, J. D., General Editor, Oceana Publications, INC. Third Edition, London. Rome. New York, 1983.

URÍA, Rodrigo: ***Derecho Mercantil***, Marcial Pons Editor, 16ª Edición, Madrid, 1989.

VIGIER DE TORRES, Agustín y PÉREZ-OLIVARES FUENTES, Guillermo: ***Compendio de Derecho y Legislación Marítima***, Volumen 1º, 3ª Edición, VARICOP, Madrid, 1961.

VILLARROEL RODRÍGUEZ, Francisco Antonio: ***Tratado General de Derecho Marítimo***. Segunda Edición, Caracas, Universidad Marítima del Caribe (UMC), 2006.

Monografías y Tesis:

VILAR, José Manuel (2008), **Seguro Marítimo de Casco de Buques: Comparación entre el Régimen Jurídico derogado y el vigente**. Tesis de Grado Especialización en Comercio Marítimo Internacional Mención: Derecho Marítimo, Universidad Marítima del Caribe, Caracas, Venezuela.

CAICEDO, Sandra (1996), **El Reclamo de Seguros Marítimos, su Manejo y Recuperación ante la Autoridad Portuaria en Venezuela**. Tesis de Grado Especialización en Comercio Marítimo Internacional Mención: Derecho Marítimo, Universidad Marítima del Caribe, Caracas, Venezuela.

BAYOT, María Clementina (1994), **Visión General del Mercado Asegurador Régimen Marítimo Venezolano en Casco de Naves de Buques en relación al Mercado Mundial**. Tesis de Grado Especialización en Comercio Marítimo Internacional Mención: Derecho Marítimo, Universidad Marítima del Caribe, Caracas, Venezuela.

Legislación:

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. (2000). *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, 5.453 (Extraordinario), Mayo 24 de 2000.

Ley de Comercio Marítimo. (2006). *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, 38.551 (Extraordinario), Enero 5 de 2006.

Ley de la Actividad Aseguradora. (2010) *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, 5.990 (Extraordinario), Julio 29 de 2010.

Decreto con fuerza de Ley del Contrato de Seguro. (2001). *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, 5.553 (Extraordinario), Noviembre 12 de 2001.

Ley de la Navegación. Compilado por Marianela Chirinian. Primera Edición, Buenos Aires, Víctor P. de Zavalía S.A., 2009

Nuevo Código de Comercio. Dto. 410 Marzo 27 de 1971. Edición 2008, Bogotá, D.C., Editorial Unión Ltda., 2008

Código Comercio. Wolters Kluwer España, S.A. Edición Sep. 2008, Madrid.

Ley de 1906 sobre el Seguro Marítimo (Marine Insurance Act. 1906).

Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro. Wolters Kluwer España, S.A. Edición Sep. 2008, Madrid.

Páginas Web:

<http://www.porticolegal.com/articulos/365.pdf>

<http://www.porticolegal.com/articulos/366.pdf>

<http://www.fundacion-wae->

[cultura.org/Usuarios/9D3576/archivos/Hemeroteca/FDWNG15106.pdf](http://www.fundacion-wae-cultura.org/Usuarios/9D3576/archivos/Hemeroteca/FDWNG15106.pdf)

<http://www.poder->

[judicial.go.cr/escuelajudicial/documents/revs_juds/rev_jud_89/08%20EL%20](http://www.poder-judicial.go.cr/escuelajudicial/documents/revs_juds/rev_jud_89/08%20EL%20)

[CONTRATO%20DE%20SEGURO%20MAR%20CDTIMO.htm](http://www.poder-judicial.go.cr/escuelajudicial/documents/revs_juds/rev_jud_89/08%20EL%20CONTRATO%20DE%20SEGURO%20MAR%20CDTIMO.htm)

<http://www.carvallo.cl/Boletines/Boletin4.pdf>

Otros documentos:

Institute Time Clauses-Hulls, de 1 de octubre de 1983.

Institute Time Clauses-Hulls, de 1 de noviembre de 1995.

Póliza de Seguro de Embarcaciones, Seguros Orinoco, aprobado por el Ministerio de Hacienda, la Superintendencia de Seguros, según oficio No. 04959, de fecha 01 de septiembre de 1986.

ANEXOS

A. Cuadro comparativo del Seguro de Casco de Buque bajo las leyes venezolanas y su contraste con las Cláusulas del Instituto de Londres-Casco de 1983 y de 1995

Categorías de Análisis	Régimen Jurídico Venezolano	ITCH 1983	ITCH 1995
Antecedentes	Código de Comercio	Ley Inglesa 1906 sobre el Seguro Marítimo (Marine Insurance Act. 1906)	Ley Inglesa 1906 sobre el Seguro Marítimo (Marine Insurance Act. 1906)
Influencia	Ley Inglesa 1906 sobre el Seguro Marítimo – Ley de Navegación argentina (1973) – Ley de Contrato de Seguro española (1980)		
Definición de Seguro Marítimo	Art. 375, LCM. Presupone la existencia de las partes: Asegurador (una empresa autorizada), asegurado, tomador o beneficiario. Art. 5 y 7, LCS	Secc. 6 MIA	Secc. 6 MIA
Interés Asegurable	Art. 376 al 379, LCM	Secc. 5 y 6 MIA	
Declaración Exacta	Art. 380, LCM en concordancia con Art. 20 y 23, LCS	Secc. 17 MIA	Secc. 17 MIA
Pago de la Prima	Art. 375 y 401, LCM y Art. 20 y 25, LCS	Claus. 22	Claus. 23
Obligación de aminorar las consecuencias del Siniestro	Art. 400, LCM y Art. 40, LCS	Claus. 13	Claus. 11
Aviso del Siniestro	Art. 37 y 39, LCS	Claus. 10	Claus. 13
Responsables de Siniestro	Art. 412, LCM		

Características	Precisa las del contrato de seguro. Art. 6, LCS. El contrato de seguro de casco es consensual y se perfecciona por el simple consentimiento entre las partes. Art. 382, LCM Art. 14, LCS		
Anexos	Establece expresamente la posibilidad de incluir determinadas cláusulas. Art. 385, LCM		
Garantías	Art. 389, 405 y 406, LCM	Secc. 33 y 34, MIA	
Riesgos Cubiertos	Art. 392, LCM	Claus. 6 Riesgos ordinarios.	Claus. 6 Riesgos ordinarios.
Riesgos Excluidos	Art. 392, LCM	Claus. 23, 24, 25 y 26	Claus. 24, 25, 26 y 27
Presunción de Inocencia del Asegurado	Art. 393, LCM		
Excepciones a la Suma Asegurada	Art. 399, LCM	Claus. 8 $\frac{3}{4}$ de Responsabilidad por Colisión. Claus. 13 Pleito y Trabajo	Claus. 8 $\frac{3}{4}$ de Responsabilidad por Colisión. Claus. 11 Pleito y Trabajo
Datos y Extensión de la Póliza	Art. 403 y 404, LCM	Claus. 21	Claus. 22
Prórroga del Seguro	Art. 414, LCM	Claus. 2	Claus. 2
Clasificación de Pólizas	Art. 383, LCM • A término • Por viaje • Mixtas	A término	A término
Comienzo de los Riesgos	Art. 408, LCM	Claus. 1	Claus. 1
Responsabilidad del Asegurador por falta del capitán y tripulantes	Art. 413, LCM	Claus. 6.2.3	Claus. 6.2.2
Avería Gruesa	Art. 394, LCM	Claus. 11 y 16	Claus. 10 y 16
Avería Simple	Art. 411, LCM	Claus. 14	Claus. 14