

Siniestralidad en el transporte *Project Cargo*

Lorena Mozo Vega

Tutora: Cristina del Río Díaz de Espada
37ª Promoción del Máster en Negocio y Derecho Marítimo
octubre de 2020 - diciembre de 2021

Agradecer a Teresa Niembro por compartir su experiencia.

ÍNDICE

CAPÍTULO I: Introducción	5
I. Definición	6
I.1 Vertiente técnica	6
I.2 Vertiente aseguradora	6
II. ¿Cuándo es necesario?	7
III. ¿Cómo se realiza?	7
IV. ¿Por qué se necesita asegurar?	9
CAPÍTULO II: Mercado <i>Project Cargo</i>	13
I. Vertiente comercial	15
II. Vertiente aseguradora	16
III. <i>Blockchain</i>	18
CAPÍTULO III: Riesgos	20
I. Riesgos materiales	22
II. Riesgos financieros	25
III. Otros riesgos	26
CAPÍTULO IV: Seguro: Pólizas y regulación nacional	27
I. Legislación de aplicación en el territorio nacional	27
II. Anatomía de una póliza	32
II.1 Elementos personales	32
II.2 Elementos reales	34
II.3 Elementos formales	40

II.4 Elementos específicos	43
III. Derechos y obligaciones	46
III.1 Obligaciones del asegurador	46
III.2 Obligaciones del Tomador / Asegurado	49
IV. Relevancia de los Incoterms	51
V. Coberturas	54
V.1 ICC.....	54
V.3 ALOP / DSU	60
V.3 Otras Cláusulas.....	64
VI. Exclusiones	67
VII. Deducible / Franquicia.....	69
CAPÍTULO V: Gestión de siniestro en <i>Project Cargo</i>.....	72
I. Figuras relevantes en la gestión del siniestro al amparo de la póliza ALOP / DSU	72
I.1 <i>Marine Warranty Surveyor</i>	72
I.2 <i>Forensic Accountant</i>	77
I.3 Ítem Crítico.....	79
II. Tramitación	83
II.1 Tramitación de acuerdo a la póliza de daños	83
II.2 Tramitación de acuerdo a la póliza de ALOP/DSU	86
CAPÍTULO VI: Conclusiones.....	90
CAPÍTULO VII: Bibliografía	93

CAPÍTULO I: Introducción

Para poder abordar el principal objeto de estudio de este trabajo, la siniestralidad en el transporte de carga proyecto, deberemos en primer lugar analizar conceptos básicos que nos ayudaran a sentar los parámetros sobre los que basaremos nuestro análisis exhaustivo de la parte más técnica: los contratos de seguro y la tramitación particular de este tipo de siniestros.

Es por ello por lo que comenzaremos con las definiciones y la naturaleza de este tipo de transporte, piedra angular de todo nuestro análisis; posteriormente daremos una perspectiva del negocio con datos estadísticos para tener una visión de cuán relevante es esta rama en el transporte de mercancías y qué impacto tiene en el mundo del seguro. Tras tomar esta fotografía general del transporte *project cargo* nos centraremos en los riesgos que nacen de estas operaciones y cómo se gestionan los mismos centrándonos en pólizas muy específicas que si bien no aseguran la mercancía como tal, si tienen una estrecha relación con ella.



Ilustración 1 - <http://apadanafreight.biz/>

Cerraremos el trabajo con unas conclusiones que serán fruto del análisis realizado a lo largo de las páginas siguientes. El objetivo de este trabajo es que tras su lectura podamos tener una idea clara y sencilla de qué es el transporte *project cargo* a grandes rasgos y qué relevancia tiene el seguro en su ejecución, sin que necesariamente se tenga un conocimiento previo ni de seguros, ni de Derecho Marítimo. Esto no quiere decir que no ahondemos en terminología o cuestiones más técnicas, sino que intentaremos comenzar con una base sólida para ir entrando en cuestiones más complejas a medida que avancemos por sus páginas.

Es por ello por lo que el trabajo comienza su estructura con un capítulo de introducción en el que se abordan las distintas definiciones que necesitaremos para la comprensión de la subsiguiente materia.

I. Definición

Entre las distintas definiciones que acuñaremos en este punto del trabajo veremos por un lado una vertiente puramente técnica y, por otro lado, la definición más propia del asegurador.

I.1 Vertiente técnica

Desde la perspectiva técnica podemos entender el transporte de carga proyecto o *project cargo* como ese transporte de carga generalmente sobredimensionada, pesada y de alto valor o que tiene unas características que implica tener un especial cuidado con la misma, y que no puede ser contenerizada.

Otro de los elementos que caracteriza este tipo de transporte es que no nos encontramos ante una mercancía singular si no que forma parte de un proyecto en el que tiene una mayor o menor relevancia que se determinara al inicio de la operación. En el procedimiento suelen estar implicados varios países de carga y descarga en uno o varios embarques. Es, por otro lado, habitual que estén implicados distintos medios de transporte, siendo, por ende, una operación de transporte multimodal, no siendo necesariamente exclusiva del transporte marítimo.

I.2 Vertiente aseguradora

Sin embargo, es necesario para cumplir el objetivo de este trabajo ponerse en la piel del asegurador para poder determinar qué operaciones son consideradas carga proyecto y están amparadas por las pólizas propias de esta modalidad de transporte: ALOP y DSU. Es por ello que nos tendremos que remitir a publicaciones y contenido redactado por las propias aseguradoras para definir y acotar este tipo de mercancía y transporte.

En la *Guía sobre cómo cargar, estibar, asegurar y descargar carga pesada y cargas Proyecto*, redactada por el UK P&I Club en colaboración con la rama de *Corporate & Specialty* de la aseguradora Allianz, lo define cómo el transporte de « *Cargo or equipment that may be large, heavy or out-of-gauge, requires specialised stowage, lifting, handling, may consist of high value or critical items and typically consists of a quantity of goods connected to the same project, which may be loaded from different ports.* ¹»

¹ « la carga o el equipo que puede ser grande pesados o fuera de calibre, que requieren una estiba, elevación, manipulación, puede consistir en artículos de alto valor o críticos y normalmente consiste en una

No siempre encontraremos este tipo de operaciones con la denominación que venimos usando desde las primeras líneas de este trabajo; en ocasiones se hace referencia a ella como: *project forwarding* o *project logistics*, aunque esto no cambia la esencia del tipo de transporte.

II. ¿Cuándo es necesario?

Como es lógico esta técnica de transporte responde a unas necesidades por parte de los distintos operadores del transporte marítimo, que procedemos a analizar respondiendo a la pregunta que da nombre a este apartado.

¿Cuándo es necesario el transporte *project cargo*? La propia definición nos indica cuando hemos de recurrir al *Project Cargo*; cuando nos encontramos ante, principalmente, estos dos tipos de carga:

- Carga pesada; siendo ésta la mercancía que necesita de medios especiales para realizar la estiba y carga de la misma en los medios de transporte que van a ser utilizados para su desplazamiento del punto A al punto B. Además de como su propio nombre indica, es pesada, entendiéndose por ello que supera el peso establecido por las autoridades para la mercancía tipo.
- Carga sobredimensionada, es decir, toda aquella que puede exceder las dimensiones estandarizadas e impide que pueda transportarse en contenedores, y debido a la naturaleza propia de la mercancía no es viable dividir la misma en bloques más pequeños y por ende contenerizables.

III. ¿Cómo se realiza?

Una vez tenemos claro cuándo recurriremos a este tipo de transporte, debemos de tener en cuenta cómo se va a ejecutar. Si bien no entraremos a valorar cómo se lleva a cabo desde la perspectiva puramente técnica, aspecto que sí analizaremos más adelante, puesto que los veremos como elementos generadores del riesgo asegurable.

Se ha de tener un pleno conocimiento tanto del país de origen y destino, sus vías, aduanas, proveedores, etc., como de los medios de manipulación y transporte, y por

cantidad de mercancías relacionadas con un mismo proyecto, que puede ser cargado desde diferentes puertos.» UK P&I CLUB Y ALLIANZ, «Guidance on how to safely load, stow, secure and discharge heavy-lifts and project cargoes», 2014 (Traducción propia)

último, se debe de tener el conocimiento técnico desde el punto de vista de la ingeniería para poder llevar a cabo este tipo de transportes.

Esta modalidad de transporte surge para responder a una necesidad: la de transportar mercancías con las características anteriormente mencionadas y forman parte de un proyecto en el que juegan un papel relevante. Es por ello que, una vez se tiene claro qué es lo que se va a transportar y de qué punto a que punto debe de ir la mercancía, se debe analizar la cuestión logística; tras esa labor técnica, se procede a la fase en la que se analizaran los riesgos a los que está expuesto el proyecto y por ende la mercancía.

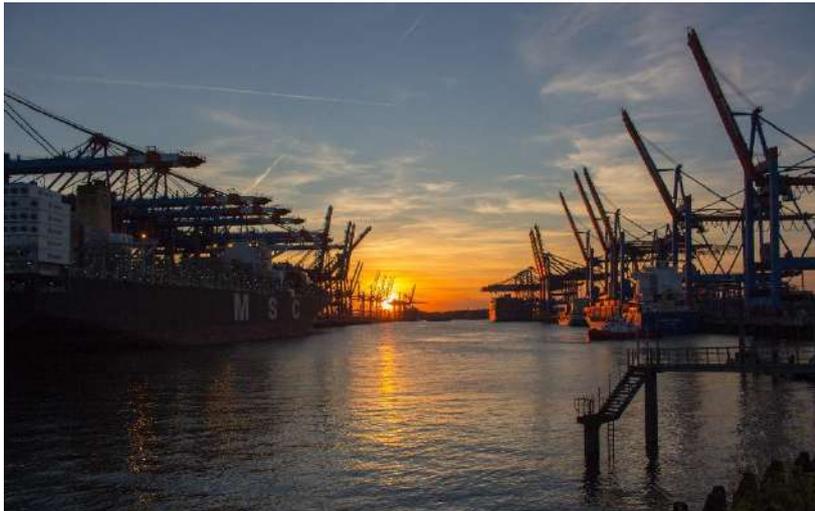


Ilustración 2 - Puerto de Hamburgo (Pexels)

Las reuniones iniciales son cruciales desde el punto de vista del asegurador, puesto que deben establecer qué riesgos surgen durante las distintas fases del transporte, así como qué piezas deben de ser consideradas como críticas. Entendemos por **ítem crítico** aquel que es de difícil remplazo, de gran valor o que supongan una paralización de la cadena de transporte o el proyecto del que forman parte, no obstante, los parámetros los establecerá la póliza que asegure la mercancía o las posibles consecuencias de la paralización.

Otro elemento crucial en la ejecución del proyecto es el **cronograma**, el cual permite ver en qué situación se encuentra el proyecto; en cual, de sus fases, así como ver las consecuencias de este en caso de paralización o retraso. Ese cronograma debe de estar actualizado en todo momento y compartido de forma transparente con los distintos participantes del proyecto.

Si bien no existen protocolos de gestión de estos proyectos de forma específica que nazcan de instituciones internacionales como la OMI (Organización Marítima

Internacional) más allá del Código de Prácticas de Seguridad para la Estiba y la Sujeción de la carga (CSS), lo que más abundan son las publicaciones a nivel interno que establecen cómo se debe llevar a cabo este tipo de transporte, especialmente en la fase de izado, trincaje, etc., dónde a priori se pueden encontrar mayores riesgos. Entre los manuales eminentemente técnicos podemos encontrar el de *BBC Chartering*, al que hemos recurrido para valorar los riesgos técnicos que pueden darse en las distintas fases del transporte. Por otro lado, existen de igual forma guías no tan técnicas que exploran los riesgos que surgen durante el transporte como la redactada, y anteriormente mencionada, por UK P&I Club y la aseguradora Allianz, en su ramo de *Corporate & Specialty: Guidance on how to safely load, stow, secure and discharge heavy-lifts and project cargoes*.

Pese a haber afirmado que no existen protocolos oficiales para la gestión de este tipo de proyectos de forma específica que nazcan de organismos internacionales como la OMI, sí debemos mencionar que existe el «Código de Prácticas de Seguridad para la estiba y la sujeción de la carga», comúnmente denominado como CSS, pero como su propio nombre indica nos habla de la estiba y sujeción, siendo esto solo una parte de todo el procedimiento.

IV. ¿Por qué se necesita asegurar?

El transporte de mercancías es una actividad de gran importancia económica. Según la OMI (Organización Marítima Internacional), el transporte marítimo movió el año pasado un total de 10.700 millones de toneladas de mercancías.

Los riesgos asociados al transporte de mercancías son numerosos y variados, entre ellos se incluyen el riesgo de pérdida o daño de la mercancía, el riesgo de robo o hurto de la mercancía, el riesgo de daños a las instalaciones portuarias o aeroportuarias, el riesgo de daños a las personas y el riesgo de incumplimiento de contrato.

Para minimizar estos riesgos, es importante que el cargador tome todas las medidas necesarias para asegurar la mercancía. Entre estas medidas se incluyen la elección de un transportista de confianza, la contratación de un seguro adecuado y la preparación de un plan de transporte detallado.

El seguro es una herramienta fundamental para proteger la mercancía en transporte. Existe una gran variedad de pólizas con distintas particularidades,

limitaciones y coberturas. Es importante que el cargador se informe bien sobre las distintas opciones y elija la póliza que mejor se adapte a sus necesidades.

A pesar de todas las precauciones tomadas, es inevitable que en algunas ocasiones se escapen al control del cargador factores como el mal tiempo, el terrorismo o el sabotaje. En estos casos, es importante que el cargador tenga una póliza de seguro que le proteja contra estos riesgos.

El transporte marítimo y el transporte aéreo son dos modos de transporte con un alto riesgo de pérdida o daño de la mercancía. Por este motivo, es importante que el cargador contrate un seguro adecuado que le proteja en caso de cualquier contingencia.

La respuesta más sencilla y directa a la pregunta que da título a este inciso es: porque existe riesgo. El riesgo es el elemento esencial del contrato de seguro. Como es lógico son muchos los intereses en juego en la expedición marítima desde el valor de la carga, al valor del buque entre otros, es por lo que la institución del seguro nació como respuesta a esos riesgos. Si bien no erradica las contingencias que pueden darse durante la aventura marítima, objetivo tremendamente utópico, sí mitiga los posibles daños fruto del accidente, repartiendo y compensando esos daños entre dos figuras: asegurador y asegurado.



Ilustración 3 - Sala de suscripción de Lloyd's en 1809

Cabe señalar que la institución del seguro existía de manera muy rudimentaria y poco estructurada desde la Antigüedad, cuyo fin era el de paliar la pérdida de la cosecha en caso de temporal o dar cobertura a enfermedades, incapacidad y otras contingencias en las llamadas Hermandades.² No será hasta la Edad Media que se comienza a

² TORTELLA, Gabriel «Sobre los orígenes del seguro en España», X Congreso Internacional de la AEHE, Universidad de Alcalá de Henares, 2011.

estructurar un sistema de seguro documentado como consecuencia del crecimiento del comercio y la carrera de Indias. Se estableció este sistema capitalista y privado cuyo anhelo era el beneficio de los propios aseguradores.

Aunque como es sabido la cuna del Derecho Marítimo y la sede de Lloyd's está en Londres, el germen de los seguros se dio en diversas ciudades del mediterráneo especialmente españolas e italianas y así ha quedado documentado. Las pólizas más antiguas datan de 1347 dando cobertura a un viaje de Génova a Mallorca.

En esas pólizas primitivas podemos observar dos tipos de seguros: el lucrativo, que daba cobertura riesgos en los negocios, y otro no lucrativo, que era el que daba cobertura a accidentes. Ya observamos una diferenciación entre ambos tipos de coberturas en las expediciones marítimas y una preocupación por esas posibles pérdidas.

Como hemos visto, es importante no valorar el riesgo como algo meramente físico, es decir, que la necesidad de un seguro no nace únicamente con el fin de dar cobertura a daños materiales, en muchas ocasiones surge de la necesidad de crear una red de seguridad empresarial. En el mundo marítimo existen varios seguros que nacen como respuesta a un riesgo empresarial entre ellos:

- **Pérdida de arriendo (LOH – *Loss Of Hire*):** protege al armador de una pérdida diaria de ingresos como consecuencia de daños físicos que haya tenido el buque.
- **Pérdida de beneficios anticipados (LOAP – *Loss Of Anticipated Profits*):** da cobertura al lucro cesante que el propietario del buque en construcción experimenta si se retrasa en la entrega o no se entrega.
- **Pérdida de beneficios (ALOP- *Advance Loss Of Profit*):** cubre pérdidas financieras como consecuencia de retrasos en la construcción o en proyectos de infraestructuras.
- **Interrupción del negocio (BI – *Business Interruption*):** este tipo de seguro da cobertura a las pérdidas provocadas por la interrupción de la actividad habitual del negocio.
- **Retraso en el comienzo (DSU – *Delay in Start Up*):** si bien se utiliza como sinónimo de otro tipo de seguro que hemos mencionado en este listado, ALOP, podemos definirlo como el seguro que da cobertura a todos los gastos en los que se incurran como consecuencia de un comienzo tardío de la actividad.

Es por ello que es importante determinar el principal riesgo al que se le da cobertura en este tipo de seguros: la pérdida, es el factor común al riesgo que asumen y cubren este tipo de pólizas. Podemos extrapolar esa pérdida a cualquier tipo seguro en realidad, ya que es el espíritu de cualquier póliza proteger al asegurado de cualquier pérdida que puede traducirse en un daño físico o económico.

No podemos hablar de seguros sin hablar de aseguradoras, como las principales entidades financieras encargadas de la labor de dar cobertura a esos riesgos de los que venimos hablando. Se consideran las aseguradoras como uno de los tres pilares de los mercados financieros, puesto que tienen una gran importancia social y económica, además de tener una posición estratégica relevante, es por ello que están sometidas a una estricta supervisión administrativa.

CAPÍTULO II: Mercado *Project Cargo*.

Debemos apuntar, antes de nada, que el transporte resulta de vital importancia para la economía mundial. Solo en Europa se mueven más de 3.500 millones de toneladas de carga al año.

Antes de abordar las dos vertientes y la proyección que tiene este tipo de transporte a nivel nacional e internacional, debemos de tomarle el pulso al sector tras la aplastante crisis vivida en 2020 la cual paralizó todas las industrias, la marítima incluida.

Según el *Review of Maritime Transport*³ informe que proporciona la UNCTAD anualmente, podemos afirmar que el transporte marítimo es la piedra angular del comercio internacional y por ende la economía mundial. Esto se debe a que más del 80% de las mercancías se transportan por mar, siendo un porcentaje aún mayor en el caso de países en vía de desarrollo.

Pese a al impacto que ha tenido el COVID-19 a nivel mundial, eso no ha impedido que el predominio de Asia en el comercio marítimo mundial saliera reforzado en 2020. Ha logrado mantener una cuota del 41% del total de mercancías cargadas, aumentó su volumen de mercancías descargadas y siguió siendo la mayor región de suministro de marinos del mundo. Se puede observar en la siguiente imagen las escalas de buques portacontenedores y tamaños máximos de buques en tránsito permitiendo hacernos una idea del peso que tienen estos países en vías de desarrollo en el tránsito de mercancía mundial.

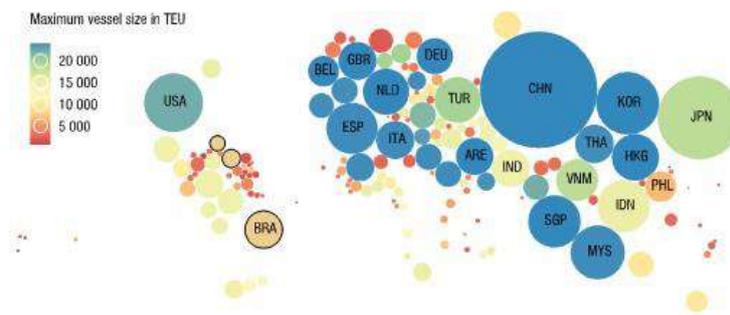


Ilustración 4 - Escalas de buques portacontenedores.

Si bien el transporte marítimo ha salido airoso de la crisis de COVID-19 el impacto que ha tenido en la llamada gente de mar ha sentado un precedente muy negativo, debido

³ UNCTAD, «Review of Maritime Transport 2021», United Nations Conference on Trade and Development, 2021.

al deterioro de sus condiciones durante los periodos en que se fijaron cuarentenas en distintos países a lo largo del mundo. Pese a que hemos afirmado que la mella no ha sido notable en el transporte marítimo en general, es cierto que algunos sectores han salido más resentidos como es el caso del mercado del petróleo, por otro lado, los menos afectados han sido los sectores de mercancía contenerizada y del gas. Este impacto tiene sentido viendo el estilo de vida que se adoptó durante la primavera de 2020, tras decretarse confinamientos en la mayor parte de los países, descendió el uso de vehículos y aumentaron las compras por internet.

A fecha de publicación del informe anual al que venimos haciendo referencia, noviembre de 2021, cabe destacar el cuello de botella logístico, así como el disparatado precio de los contenedores, que está impidiendo una estabilización del mercado marítimo y una recuperación homogénea. El efecto que ha tenido la crisis en el precio del flete de transporte augura un impacto en los precios de importación y consumo como bien muestra la siguiente figura representativa del estado del mercado actual y su repercusión social:



Ilustración 5 – Review of Maritime Transport 2021

Es por todo este panorama que nos presenta Naciones Unidas en su informe anual de transporte marítimo, por el que ha establecido unas prioridades de acción que permitirán mitigar el impacto de la crisis en la que se ve inmersa ahora mismo la economía mundial, en parte por el cuello de botella logístico al que hacíamos referencia y el alza de los precios de fletes.

Entre las prioridades de acción mencionadas en el informe anual de Naciones Unidas encontramos las siguientes:

1. Vacunar al mundo.

2. Revitalizar el sistema multilateral de comercio, huyendo del proteccionismo y las restricciones al comercio que minan el avance fruto de la liberalización del mercado y la acción multilateral.
3. Poner fin a la crisis de los cambios de tripulación.
4. Vacunar a la gente de mar.
5. Facilitar los cambios de tripulación.
6. Garantizar un transporte marítimo fiable y eficiente.
7. Transversalizar la resiliencia de las cadenas de suministro, la evaluación de riesgos y la preparación, traduciéndose medidas como el suministro dual entre otras.
8. Controlar los costos, para que ampliando la capacidad coincidan con la demanda actual.
9. Descarbonizar. Siendo este uno de los grandes retos del transporte marítimo desde hace años.
10. Transporte marítimo resistente al cambio climático.

Como hemos mencionado anteriormente una de las consecuencias de la crisis logística generada por el COVID-19 ha sido el encarecimiento del transporte de mercancía contenerizada, es decir, el precio del flete cuadruplicó su valor a lo largo del 2020.⁴ Recientemente, por suerte, hemos presenciado un descenso del precio de hasta un 50% en el mes de noviembre, tal y como refleja el índice *Balti Dry Index*, encargado de evaluar el coste de transportar materias primas en 23 rutas marítimas distintas, que desde el mes de octubre ha reflejado un descenso de precio a priori imparable.

I. Vertiente comercial

A la hora de hablar del mercado de transporte de mercancía sobredimensionada, hay que tener en cuenta cualquiera de las múltiples denominaciones que puede tener este tipo de porte, son muy concretas las industrias que hacen uso de él.

Por lo que a la pregunta ¿qué industrias utilizan más el transporte de carga proyecto?, la respuesta podría ser muy amplia. Encontramos las industrias del petróleo y el gas, la energía eólica, la minería, la construcción, que, entre otras, son las que más uso hacen de este tipo de transporte, puesto que requieren de un proceso de transporte

⁴ BLANCO MORO, Víctor, «El transporte se abarata: el precio de los fletes cae un 52% en un mes», El Economista, noviembre 2021

que preste atención al detalle y cuidado a la mercancía y tiene una gran carga técnica. Otras empresas que están requiriendo de este tipo de esta técnica son las que se dedican a las energías renovables, maquinaria aeroespacial o las dedicadas a compraventa o fabricación de material militar.

Sin embargo, que estas sean las empresas que más requieren de los servicios de transitarios para la gestión de este tipo cargas en su transporte y a las que se dirigen las pólizas y seguros que analizaremos en detalle a posteriori, no implica que otras industrias puedan hacer uso de estas de forma puntual para abordar un gran proyecto.

II. Vertiente aseguradora

No todas las aseguradoras apuestan por dar servicio y cobertura al transporte de mercancía en general y al transporte de carga proyecto en particular, es por lo que el mercado es altamente competitivo. Sin embargo, se trata de una línea de negocio de vital importancia por varios motivos entre ellos: la globalización y la importancia de la logística en muchos negocios, por lo que no asegurar la mercancía y dejarla sin protección durante su transporte es imprudente y altamente arriesgado.

Uno de los motivos por los que pocas aseguradoras optan por dar ese salto y dar cobertura al ramo de transporte, considerado por el mercado como una especialidad propia del derecho, no es ni más ni menos que el hecho de que a los seguros marítimos se les considera grandes riesgos, al menos de acuerdo a nuestra legislación nacional como veremos más adelante, y por tanto implica la asunción de cuotas de riesgo en ocasiones no rentables para las compañías aseguradoras y algo abrumadoras. Por todo esto no es extraño encontrar figuras que permiten dividir ese gran riesgo en cuotas y abarcarlo por distintas entidades aseguradoras. A dichas estructuras haremos referencia más adelante.

Esto afecta tanto al tráfico de mercancía general y contenerizables, como al mercado de carga proyecto, es decir, no todas las aseguradoras que apuestan por cubrir riesgos de mercancía en el tránsito marítimo, apuestan a su vez por asegurar transportes de carga proyecto. Sucede, de igual forma con las transitarias, no todas apuestan por gestionar este tipo de transportes debido a su complejidad y sus singularidades.

Lo que hay que tener claro es que el constante desarrollo y la globalización da lugar a nuevos riesgos, nuevas tipologías de venturas que deben de tenerse en cuenta desde las áreas de suscripción para ir adaptando las pólizas a las nuevas realidades y

las peculiaridades de cada transporte. El fin último de los seguros es el de proporcionar la tranquilidad que las empresas buscan, siendo una herramienta fundamental en la negociación en el comercio internacional, ya que puede ser utilizado como garantía y se ofrece como muestra de certidumbre en la contratación. Aunque resulta contradictorio, puesto que si algo tiene la expedición marítima es la incertidumbre ante las circunstancias que pueden darse a lo largo del viaje.

Es inevitable, sin embargo, que surjan contingencias en las distintas fases del transporte, por lo que debemos entender como de fundamental haber entablado vínculos de colaboración y confianza entre las partes intervinientes en las cadenas logísticas, lo cual supone una mayor eficiencia y rentabilidad.

Para lograr el objetivo que marcábamos en el párrafo anterior, debemos hacer un análisis exhaustivo y tener un conocimiento pleno del marco regulador del transporte, así como de los riesgos que implica, complementándolo con el conocimiento de las diferentes coberturas, gestión del riesgo y de la forma en la que se han de gestionar los siniestros, lo cual permitirá decidir adecuadamente la forma de contratar, suscribir y minimizar los riesgos, según el papel asignado a cada interviniente.

III. Blockchain

Cuando hablamos de *blockchain* debemos de entenderla como una base de datos compartida que a diferencia de cómo funcionan otras bases de datos, esta almacena la información en bloques que están conectados entre sí mediante criptografía, que es lo que permite que esté protegida y sea más segura. Siendo plenamente consciente de que la definición dada de esta tecnología tan compleja es muy vaga y está muy simplificada, nos permite entender el concepto para ver qué aplicación le podemos dar en el ámbito del transporte de carga proyecto y su cobertura.

Cómo es lógico con el avance de la tecnología, se pretenden implementar sistemas que permitan gestionar de forma eficiente los contratos de seguro y que, especialmente en proyectos tan complejos con tantas pólizas desplegando sus efectos al mismo tiempo, sepamos qué póliza da cobertura y si está esta cumplimentado de forma adecuada se convierte, en ocasiones, en una ardua tarea para los distintos coaseguradores o reaseguradores. Es por ello por lo que se está implementando la tecnología *blockchain* que permite la firma de contratos a distancia con la seguridad adecuada a la envergadura de estas complejas operaciones y proyectos.

Uno de los proyectos más ambiciosos en la actualidad es el que nace de la alianza de IBM y Maersk.⁵ El hecho de que prácticamente el 90% de la mercancía en el mercado global se mueva por vía marítima, hace que se tengan que buscar formas de aligerar la tediosa y compleja tarea de que todos los operadores que intervienen en las transacciones: gobiernos, transportistas, receptores, etc., estén al tanto de toda la documentación implicada durante todo el transporte. Es por ello por lo que ambas empresas han optado por implementar la tecnología *blockchain* con el fin de crear, como ellos mismos denominan, un *global tamperproof system*, es decir, sistema global a prueba de manipulaciones. Este flujo de trabajo a través de la *blockchain* permite una digitalización segura que permite rastrear cada transporte desde principio a fin, desde su origen hasta su destino. No solo se pretende aumentar la seguridad mediante el uso de esta tecnología si no que se pretende eliminar cualquier fricción en la comunicación, además de poder evitar ciertos costes adheridos a la falta de fluidez en la comunicación y verificación de información.

⁵ IBM Blockchain, «IBM and Maersk demo: cross-border supply chain solution on blockchain», IBM Blockchain YouTube Channel, marzo 2017, s.e..

Como referencia, y con el fin de demostrar el gran avance que supondría la implementación de esta tecnología, Maersk compartió que en un envío de un solo contenedor desde Kenia a Rotterdam se pueden llegar a realizar unas doscientas comunicaciones, por lo que esto trasladado al volumen diario en la gestión de contenedores que se mueve en el mundo podemos imaginar el número de comunicaciones que se realizaran a lo largo del día.

Es por ello por lo que presentaron una plataforma que permitiría la firma simultánea de los distintos intervinientes en el transporte y pondría a disposición de estos la documentación en todo momento de un modo rápido y seguro. El fin último de este *joint venture* es el de crear un entorno seguro e impenetrable, enmascarado en una plataforma intuitiva y sencilla, que ahorraría demoras y posibilidad de fraudes mediante estos contratos inteligentes nacidos de la *blockchain*.

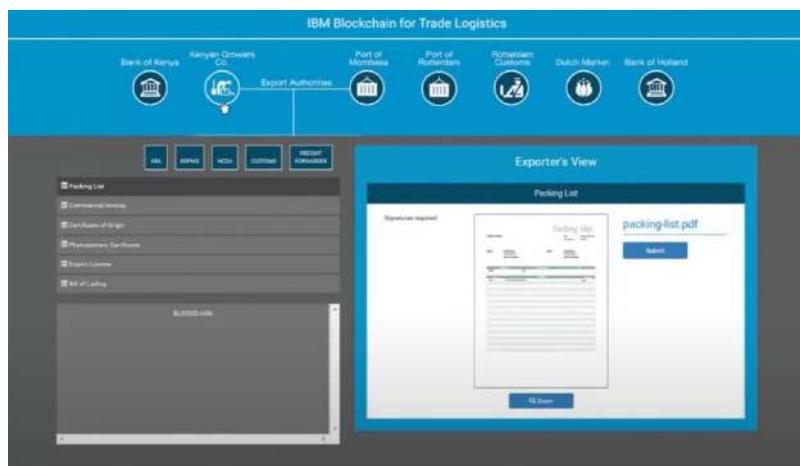


Ilustración 6 - IBM Blockchain

Si bien este proyecto fue creado para la gestión de contenedores y firma de contratos inteligentes, tiene sentido que se pueda transpolar a proyectos más complejos que requieran de multitud de intervinientes que deberán aportar información y deberán de tener control absoluto de la mercancía en todo momento y en todas las fases del transporte. Así como poder ser de utilidad en la firma de pólizas y aportación de documentos para la tramitación de siniestros de forma segura y rápida en este tipo de transporte, ya que si un transporte de carga contenerizada implica tantas comunicaciones es lógico imaginar que cualquier transporte de mayor complejidad supondrá un mayor número del que planteo Maersk en su estudio de presentación de implementación de esta tecnología en su gestión de mercancía.

CAPÍTULO III: Riesgos

Cómo es lógico en todo tipo de transporte la mercancía se expone a una serie de riesgos durante el traslado. En este inciso analizaremos de forma breve los riesgos físicos a los que se puede exponer, centrándonos en los riesgos que son asegurable y asegurados.

Pero antes de analizar a qué riesgos debemos de tener claro a qué nos referimos cuando hablamos de esas contingencias. La principal característica del riesgo es su aleatoriedad, que es la causa principal del contrato de seguro marítimo, de ahí que de acuerdo al artículo 4 de la Ley 50/1980 del Contrato de Seguro establezca como nulo todo contrato si en el momento de su conclusión no existe el riesgo.⁶

Aunque la Ley de Navegación Marítima sea de aplicación subsidiaria al contrato o al pacto entre las partes, puesto que se respeta la voluntad de las partes como elemento esencial de la contratación, debemos de resaltar el artículo 417⁷ que nos establece cuales son esos riesgos cubiertos, introduciendo de esta forma el principio de universalidad del riesgo que será encorsetado por las exclusiones imperativas de los artículos siguientes: 418 y 420 del mismo texto entre los que podemos encontrar:

- La guerra
- La captura, embargo o detención por autoridad
- Piratería, motín, terrorismo, etc.
- Huelgas y cierres patronales
- Explosiones atómicas, nucleares, etc.
- Vicios propios

En ocasiones encontraremos definido el riesgo en las pólizas, en otras ocasiones encontraremos que se trata de un concepto genérico y arraigado ya a la práctica como todos los asociados a los peligros marítimos. De las primeras referencias que encontramos a ese concepto es la definición dada en el *Marine Insurance Act* de 1906 a 1909 en su regla 7^a, que lo describe como: *The term “perils of the seas” refers only to*

⁶ Art. 4 Ley 50/1980 «El contrato de seguro será nulo, salvo en los casos previstos por la Ley, si en el momento de su conclusión no existía el riesgo o había ocurrido el siniestro.»

⁷ Art. 417 Ley 1/2014 «El asegurador indemnizará al asegurado, en los términos fijados en el contrato, por los daños que sufra el interés asegurado como consecuencia de los riesgos de la navegación»

*fortuitous accidents or casualties of the seas. It does not include the ordinary action of the winds and waves.*⁸

⁹ Sin embargo, más allá de las cuestiones teóricas planteadas, debemos de echar un vistazo a la situación actual de los principales riesgos a los que se expone el transporte marítimo en 2021. Si bien son muchos los informes acerca de los riesgos a los que ha hecho frente la industria o las previsiones de cara a años venideros, vamos a tomar como referencia el *Allianz Risk Barometer* de este año 2021. El informe nos presenta los diez principales riesgos a los que se ha hecho frente en 2020 y se haría frente a lo largo de 2021, ya que dicho informe se publica a principio de año. En ese listado encontramos los siguientes: la interrupción del negocio, brotes pandémicos, ciberataques, cambios en la legislación y regulación, desarrollo de los mercados, entre otros. En este informe además nos indica como han afectado los tres principales riesgos en distintos países a lo largo del globo terráqueo, entre los países elegidos está España. Y como se puede ver en la imagen a continuación esos son los riesgos a los que debe de hacer frente el mercado español y en qué porcentaje afectan:



Ilustración 7- Allianz Risk Barometer 2021

⁸ « El término "peligros del mar" se refiere únicamente a los accidentes o siniestros fortuitos del mar. No incluye la acción ordinaria de los vientos y las olas.» THOMAS, Rhidian, «The modern law of Marine Insurance. Volumen 4» InformaLaw, 2016 (traducción propia)

⁹ Allianz Global Corporate & Specialty, «Allianz Risk Barometer 2021», Allianz Global Corporate Specialty, enero 2021

Siendo considerada la triada del COVID-19, puesto que consideran que todos son consecuencia del efecto de la pandemia, evolucionan de forma pareja y están interconectado dejando en evidencia las crecientes vulnerabilidades y el nivel de globalización y conexión del mundo en el momento social en el que nos encontramos. Como es lógico podemos ver como los acontecimientos que tienen lugar en una punta del mundo pueden tener repercusión en la otra, extendiéndose de forma vertiginosa y teniendo efectos globales de gran magnitud.

Es por ello que tras este breve análisis de hasta dónde abarcan esos riesgos que surgen en la expedición marítima o como otros no directamente relacionados con el viaje en sí pueden tener repercusión en él, vamos a ver los dos principales bloques de riesgos valorables a la hora de determinar el contenido de la póliza y otros muchos que pueden afectar al desarrollo de la aventura marítima y su cobertura.

I. Riesgos materiales

Son diversos los riesgos a los que se enfrentan transportistas y cargadores durante estos viajes, no obstante, hablaremos de forma breve de: la estiba, el izado y el trincaje, entre las operaciones de carga que pueden suponer un mayor riesgo.

En cuanto a estos riesgos se debe tener en cuenta que todo buque que vaya a ser destinado para el transporte de cargas a granel, independientemente de que sean líquidas o sólidas, deben de regirse por el Manual de sujeción de carga, denominado CSM, que se ajuste de forma específica al tipo de buque empleado. Dicho documento deberá de ser aprobado por el Estado de Bandera del buque, como bien contempla la normativa de aplicación obligatoria, entre ellas el Congenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) y el Código de Prácticas de Seguridad para la estiba y la sujeción de la carga (CSS).

El principal objetivo de estas directrices contenidas en el CSM, al que hacíamos referencia, es el de establecer qué procedimientos se aplicarán a la hora de realizar la estiba de la carga a bordo del buque valorando aspectos como las características del buque, el tipo de carga o las condiciones que se darán durante la carga y a lo largo de todo el viaje, no solo el marítimo. Un manual del que deben tener conocimiento todos los operadores que intervienen en el transporte, no solo en el momento exacto de la carga, es decir, que tanto la tripulación del buque como el conductor del camión de trayecto *last mile* debe tener conocimiento de esas condiciones establecidas en el manual en cuestión.

Si bien los manuales CSM son particulares en función del tipo de buque, varias instituciones, entre ellas la OMI con el CSS o algunas sociedades de clasificación, han establecido un contenido mínimo que debe proporcionar este manual:

- Dispositivos de sujeción y cómo se disponen en el buque
- Protocolo de estiba y aseguramiento de carga que no sea estandarizada
- Protocolo de estiba y aseguramiento de carga estandarizada. Consideramos estandarizada a los contenedores.

No solo se debe de valorar cómo esta estibada y asegurada la carga a bordo del buque o de cualquiera de los distintos medios de transporte que vayan a intervenir o ser usados en el viaje, si no que debemos de tener especial cuidado, en el viaje marítimo, de cumplir con el Código Internacional de Estabilidad sin avería (IS). El cumplimiento de todos estos códigos será de suma importancia en caso de siniestro, puesto que activarán o no ciertas coberturas relevantes y características de este tipo de transportes.

Al no encontrarnos ante cargas estándar, siendo las cargas tipo en los transportes *project cargo* o carga proyecto sobredimensionadas, de alto valor o largo tiempo de reemplazo, debemos de tener en cuenta que en numerosas ocasiones podrán requerirse controles de estabilidad adicionales, además de protocolos específicos en caso de accidentes o contingencias extraordinarias. Creemos conveniente remarcar que en algunas ocasiones el cumplimiento del Código IS puede ser insuficiente para ciertas mercancías, puesto que ese documento se ajusta a situaciones de carga estándar y no especialmente sensible.

En todo este proceso debemos de tener en cuenta una figura relevante que estará presente durante las operaciones de carga y descarga: el *Marine Warranty Surveyor*. Es imprescindible para esta labor es que se trate de un ingeniero experto en estiba y aseguramiento de carga. Esta figura tiene una serie de tareas en relación con las operaciones de carga y descarga de la mercancía en el buque, que generalmente se establecerá como *conditio sine qua non* para la cobertura del posible siniestro, pudiendo transformarse de un clausulado a todo riesgo por uno de riesgos nominados.

Más allá de los posibles riesgos en la gestión de la carga debemos valorar otra serie de riesgos que se deberán tener en cuenta en esas reuniones iniciales que hemos mencionado en otros incisos de este estudio, ya que un buen análisis de los riesgos y

determinación de los mismo permitirá paliar los posibles accidentes marítimos que surjan en el tránsito, así como determinar las posibles causas cuando estos se dieran.

La Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), realiza estudios anuales que permite tener referentes de accidentes en aguas europeas, que serán de utilidad para valorar la siniestralidad y los riesgos a los que se expone la mercancía a su paso por las zonas en cuestión.

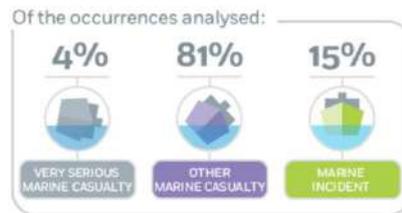


Ilustración 8 - EMSA

En el informe publicado en noviembre de 2020 ¹⁰ se examinaba las principales causas de accidentes marítimos en aguas europeas, siendo los porcentajes los mostrados:

Esos porcentajes serán referente, como hemos mencionado con anterioridad, para valorar la siniestralidad y los riesgos que puedan surgir durante el transporte, así como se tendrá en cuenta la evolución del número de accidentes. En el informe publicado en noviembre de 2020, al cual hemos hecho ya referencia, se muestra la siguiente evolución desde 2011 a 2019:

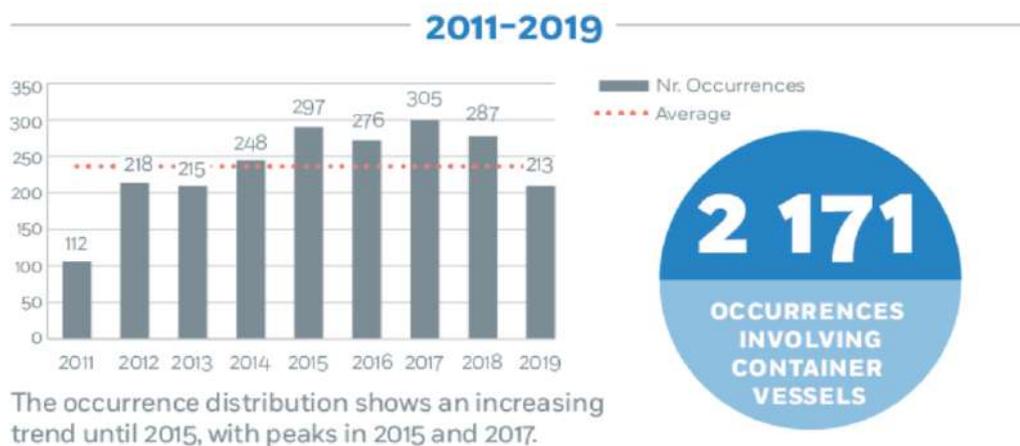


Ilustración 9 - EMSA

Como hemos visto, debemos de tener por tanto que tener en cuenta una serie de riesgos físicos a la hora de gestionar este tipo de mercancía y su transporte, en función

¹⁰ European Maritime Safety Agency (EMSA), «Learning from accidents through EMCIP (Marine Casualty Investigation Platform) », EMSA, Lisboa, noviembre 2020.

de esos posibles riesgos diseñaremos las pólizas y decidiremos que riesgos estaremos dispuestos a asumir como aseguradora y a cuáles daremos, por tanto, cobertura.

II. Riesgos financieros

Pese a que solo hemos mencionado los riesgos físicos del transporte de mercancía, todos aquellos que impliquen daño físico y material, no son los únicos riesgos a los que se deben de hacer frente, tanto el vendedor como el comprador, entre los muchos operadores que intervienen. Los riesgos que son asegurados en estas operaciones son, por un lado, los físicos, como es lógico en el transporte de mercancías, y por otro, riesgos económicos, pérdidas económicas que puedan sufrir en caso de siniestro.

Es por esto por lo que en este tipo de transportes de carga proyecto no nos encontraremos únicamente pólizas clásicas como las ICC (*Institute Cargo Clauses*), las cuales veremos qué cobertura dan en este tipo de transportes y cuál de las versiones: A, B o C, serán las comúnmente usadas. Sino que además nos encontraremos con pólizas específicas que dan cobertura a riesgos financieros o económicos, a los que se expone el comprador y vendedor en relación con el proyecto que se está llevando a cabo en el que la mercancía transportada juega un papel fundamental.

Esos riesgos económicos a los que hacíamos referencia en el párrafo anterior son a los que más prestaremos atención en este trabajo, puesto que son los más peculiares dentro del transporte de mercancías por vía marítima. Entre las pólizas que encontramos propias de cobertura de riesgos económicos o financieros son las pólizas de ALOP, cuyas siglas responde a *Advance Loss Of Profit*, o también denominada DSU en algunas ocasiones, siendo esto un acrónimo de *Delay of Start Up*. En algunas ocasiones podremos ver pólizas de BI (*Business Interruption*), menos comunes puesto que como veremos más adelante tienen una serie de matices que permite que se diferencien de las más habituales que son las pólizas ALOP o DSU.

¿Cuál es el principal motivo de asegurar este tipo de riesgos? Estas pólizas nacen como respuesta a una necesidad de poder paliar los posibles daños económicos y controlar los riesgos a los que se exponen los inversores del proyecto, debido a su gran magnitud y el impacto que tienen en la economía de las empresas participantes, así como en el propio proyecto.

III.Otros riesgos

Tras analizar dos clases de riesgos, quizá los más relevantes o al menos lo que más se tienen en cuenta la hora de redactar una póliza, debemos de valorar otra serie de riesgos que no siempre serán incluidos en el contrato de seguro.

Por un lado, tenemos los riesgos socio-políticos, a los cuales hemos hecho mención con anterioridad, entre los que encontramos: guerra, huelga, revoluciones, expropiaciones arbitrarias, etc. Por otro lado, existen riesgos que tienen relación con las relaciones de la comunidad internacional como son las sanciones de la Unión Europea o Estados Unidos, impidiendo el paso o la relación de la mercancía con los países vetados, lo que puede provocar pérdidas comerciales. Entre los países a los que hacemos mención podemos encontrar: Cuba, Corea del Norte, Iraq, etc.

Otro de los bloques de riesgos a tener en cuenta durante la aventura marítima son los surgidos desde una perspectiva puramente comercial, es decir, las variables que afectan al comercio internacional. Entre esos factores a los que hacemos referencia encontramos: coste de cuarentenas, pérdida de intereses, diferencias de precio, variación de los cambios de moneda, etc. Todos ellos tienen un factor común: acciones comerciales relacionadas con las mercancías objeto del seguro. Eso no hace que sean objeto de seguro, ya que no es habitual encontrar pólizas que cubran este tipo de factores.

Por último, podemos hacer referencia al riesgo derivado de los defectos, deficiencias o vicios previos de la mercancía o su embalaje. En este caso, es más común que encontremos en pólizas que aseguran el embalaje a diferencia de que sucede con los vicios de la mercancía previos al transporte, que no es común verlos protegidos por el clausulado de las pólizas de seguros de mercancías. Cuando hablamos de vicios nos referimos a defectos en la fabricación, taras internas del producto que hagan que sea poco viable que soporte ni el viaje ni el posible almacenaje *in itinere*. Aunque es cierto que las posibles pérdidas que se den en los trasbordos o durante ese almacenaje al que hemos hecho referencia podemos incluirlos en este tipo de riesgos que se han de tener en cuenta.

CAPÍTULO IV: Seguro: Pólizas y regulación nacional

Antes de suscribir cualquier póliza que abarque cualquiera de los riesgos que se pueden dar durante el transporte tanto físicos como financieros, debe de tener lugar el llamado *kick off meeting* en el cual se establecerán todas las pautas en relación a coberturas, así como se determinará que serán los ítems críticos y se deberá tener en cuenta también el contenido del *charter party*, así como las condiciones de compra también denominados *Incoterms*.

Antes de poder ahondar en las peculiaridades propias de las pólizas, hablaremos del marco legal de nuestro país, para posteriormente ahondar en las cuestiones concretas del tipo de transporte específico de carga proyecto.

I. Legislación de aplicación en el territorio nacional

El seguro marítimo en nuestro ordenamiento jurídico se encuentra regulado en dos textos: de forma más general y subsidiaria en la Ley de Contrato de Seguro (LCS), y de forma más específica en el Título VIII de la Ley de Navegación Marítima (LNM).

La LNM ya hace referencia a los riesgos asegurados en su preámbulo, dejando de antemano antes de ahondar en el articulado de forma más precisa y concreta, que se delimitan por el pacto entre las partes y que salvo pacto en contrario existen una serie de riesgos que denomina extraordinarios, entre los que encontramos los bélicos y asimilables, el vicio propio, el desgaste natural (aunque sobre este realiza alguna puntualización respecto a los buques) y por supuesto el dolo, el cual como es lógico nunca tendrá cobertura.

Entre sus enunciados regula contratos de seguro tan peculiares como los celebrados sobre buenas o malas noticias, así como aquellos que se firman y entran en vigor una vez se considera que el riesgo ha cesado o cuando el siniestro ya ha tenido lugar, lo cual aparentemente contradice el espíritu de las pólizas y todo lo expuesto hasta el momento.

Por lo que podemos ver que se regulan gran variedad de contratos y modalidades de seguro teniendo en cuenta factores como las condiciones o la situación de la mercancía. Aunque los roles que otorga la ley son claros: el asegurado debe declarar de forma fehaciente los riesgos, mientras que el asegurador deberá indemnizar los daños producidos. De ahí que el documento más importante y relevante de toda la relación entre

las partes sea el contrato de seguro o póliza, puesto que en él se determinara de forma inequívoca las obligaciones y derechos de las partes intervinientes.

Como hemos adelantado los riesgos que se dan en la expedición marítima son considerados grandes riesgos por nuestra legislación, en el artículo 11 de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras, en el inciso a): « Los de vehículos ferroviarios, vehículos aéreos, vehículos marítimos, lacustres y fluviales, mercancías transportadas (comprendidos los equipajes y demás bienes transportados), la responsabilidad civil en vehículos aéreos (comprendida la responsabilidad del transportista) y la responsabilidad civil de vehículos marítimos, lacustres y fluviales (comprendida la responsabilidad civil del transportista). »

Es por ello que como consecuencia de su propia naturaleza y la denominación otorgada por la ley es habitual que se den dos figuras muy habituales a la hora de asegurar cualquier riesgo asociado a la aventura marítima: coaseguro y seguro múltiple. En tipo de transporte que nos ocupa es habitual encontrar ambas figuras en la estructuración de las pólizas y el reparto de riesgo.

Pero antes de ahondar en las figuras mencionadas debemos de tener clara la definición que da nuestro ordenamiento jurídico al contrato de seguro, para ello debemos remitirnos a la Ley 50/80 de Contrato de Seguro, la cual nos la precisa como: « El contrato de seguro es aquel 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. » Esta ley, como podemos observar es bastante genérica y no habla del contrato de seguro marítimo en particular, para tener una definición concreta podremos recurrir al *Marine Insurance Act 1906*. Ésta sí nos da una definición específica del contrato de seguro marítimo, describiéndolo de la siguientes forma en su *section 1*: *A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure.*¹¹

¹¹ « Un contrato de seguro marítimo es un contrato por el que el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado, en la forma y medida acordadas, contra los siniestros marítimos, es decir, los siniestros que se producen en la aventura marítima. » *Marine Insurance Act 1906* (traducción propia)

Coaseguro

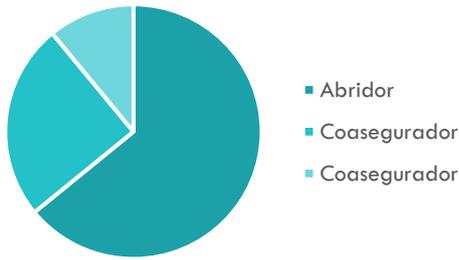


Ilustración 10 - Estructura del coaseguro

En el coaseguro uno de los aseguradores es el líder o abridor, como lo denomina nuestra legislación y el resto coaseguradores. Como podemos ver en la figura el riesgo no tiene por qué dividirse en partes alícuotas, en cualquier caso, se determinará el porcentaje de riesgo abarcado en la póliza de la aseguradora líder de la operación.

Esta modalidad está regulada en nuestra Ley de Navegación Marítima en el artículo 416, definiéndola de la siguiente forma: « Cuando mediante uno o varios contratos de seguro, referentes al mismo interés, riesgo y tiempo, se produce un reparto de cuotas determinadas entre varios aseguradores, previo acuerdo entre ellos y el tomador, cada asegurador está obligado al pago de la indemnización solamente en proporción a la cuota respectiva. »

No será en la única norma de nuestro ordenamiento que hace mención a esta figura, pues en la Ley 20/2015 a la que hacíamos mención en párrafos anteriores, en su artículo 12 establece los requisitos que se deben de cumplir para poder hablar de coaseguro comunitaria, denominación que utiliza la ley, puesto que hace de forma específica a riesgos localizados en la Unión Europea. El apartado al que hacemos referencia reza lo siguiente:

« A efectos de lo establecido en esta Ley y en las demás disposiciones reguladoras de la supervisión y contratación de los seguros privados, se entenderá por operaciones de coaseguro comunitario, las que reúnan las siguientes condiciones:

1. Que den lugar a la cobertura de uno o más riesgos que puedan calificarse como grandes riesgos.
2. Que participen en la cobertura del riesgo varias entidades aseguradoras, una de las cuales será la entidad aseguradora abridora, de forma no solidaria, en calidad de coaseguradoras, por medio de un contrato único, mediante una prima global y para una misma duración.
3. Que cubran riesgos localizados en la Unión Europea.

4. Que, a los efectos de la cobertura del riesgo, la entidad aseguradora abridora se encuentre habilitada para cubrir la totalidad del riesgo.
5. Que al menos una de las entidades coaseguradoras participe en el contrato por medio de su domicilio social o de una sucursal establecida en un Estado miembro distinto del estado de la entidad aseguradora abridora.
6. Que la entidad aseguradora abridora asuma plenamente las funciones que le corresponden en el coaseguro y, en particular, determine las condiciones de seguro y de tarificación. »

Seguro Múltiple

También denominado doble seguro, tal y como la *Marine Insurance Act* de 1906 menciona, planteando una situación de concurrencia de coberturas. Concretamente podemos encontrar la referencia en la *Section 32* del texto:

*Where two or more policies are affected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance.*¹²

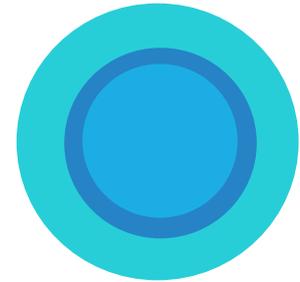


Ilustración 11 – Estructura del seguro múltiple

Por otro lado, nuestra legislación nacional en el artículo 415 hace mención a esa misma figura de la siguiente forma:

«En caso de concurrir varios contratos de seguro sobre el mismo riesgo e interés y durante idéntico período de tiempo, hayan sido concertados por el mismo tomador o no, el asegurado no podrá en ningún caso recibir como indemnización una cantidad superior al importe real del daño. Respetando esta limitación, cada asegurador estará obligado a indemnizar el daño hasta el importe de la suma asegurada en su respectiva póliza.

¹² « Cuando dos o más pólizas son efectuadas por o en nombre del asegurado sobre la misma aventura e interés o cualquier parte de la misma, y las sumas aseguradas exceden la indemnización permitida por esta Ley, se dice que el asegurado está sobreasegurado por doble seguro. » *Section 32* de la *Marine Insurance Act 1906* (traducción propia)

En estos casos el tomador del seguro o el asegurado deberán comunicar a cada asegurador los demás seguros que estipule. Si por dolo se omitiera esta comunicación y en caso de sobreseguro se produjera el siniestro, los aseguradores no estarán obligados a pagar la indemnización.

El asegurador que haya indemnizado tendrá acción contra los demás aseguradores para obligarles a contribuir a la cobertura del siniestro en proporción a los capitales asegurados por cada contrato.

Si el importe total de las sumas aseguradas superase notablemente el valor del interés, cualquiera de las partes del contrato podrá exigir la reducción de la suma asegurada y de la prima, debiendo restituir el asegurador el exceso de las primas percibidas. »

A una situación de doble seguro con sobreseguro da solución el artículo 32 de la Ley 50/80 del Contrato de seguro determinando: « Cuando en dos o más contratos estipulados por el mismo tomador con distintos aseguradores se cubran los efectos que un mismo riesgo puede producir sobre el mismo interés y durante idéntico período de tiempo el tomador del seguro o el asegurado deberán, salvo pacto en contrario, comunicar a cada asegurador los demás seguros que estipule. Si por dolo se omitiera esta comunicación, y en caso de sobreseguro se produjera el siniestro, los aseguradores no están obligados a pagar la indemnización. » Con este tipo de regulación la pretensión es la de evitar actuaciones fraudulentas por parte de los asegurados ya que resulta muy tentador querer lucrarse de estas situaciones puesto que nos encontramos ante indemnizaciones muy cuantiosas.

II. Anatomía de una póliza

Como cualquier otro contrato podemos agrupar su contenido en tres categorías denominadas habitualmente como: elementos personales, elementos reales y elementos formales. Iremos analizando cada uno de los elementos propios de los seguros marítimos y las particularidades que encontraremos en las pólizas de transporte carga *project cargo* en sus distintos elementos.

II.1 Elementos personales

En esta categoría será en la que menos diferencias observaremos entre los elementos que encontramos en una póliza de mercancías y una póliza de transporte *project cargo*. Consideramos elementos personales como aquellas figuras que son parte del contrato y se ven afectadas por él:

Asegurador:

La parte que asume el riesgo a cambio de una cuota o prima, según determinan las normas reguladoras de la Actividad Reguladora, deberán de cumplir una serie de requisitos, así como tener autorización administrativa para poder asumir el papel de asegurador de riesgos, independientemente de su magnitud.

Es importante hacer mención a los Clubs de Protección e Indemnización en este inciso, comúnmente denominados *P&I Clubs*. Aunque labor es la de dar cobertura a riesgos propios de la responsabilidad civil, más allá de los daños materiales de la mercancía o de las pérdidas de beneficio asociadas a esa pérdida material. En relación a este tipo de asociaciones se ha afirmado que permiten asegurarse contra una serie de riesgos que otras entidades no aseguran o en caso de hacerlo será en situaciones precarias para el asegurado.

Asegurado:

Si nos ajustamos a las premisas de un contrato de seguro general es la persona, física o jurídica, que tiene cubierta cualquier ataque contra su patrimonio de forma directa, mediante daño físico, pérdida o provocándole un gasto. Si esto lo ajustamos al entorno del seguro marítimo, podemos definirlo como la persona física o jurídica con interés sobre los bienes o los dominios afectados por la expedición marítima: buque, mercancía o fletes; así como las responsabilidades frente a terceros por los daños que estas puedan provocar.

Tomador:

Obviando el papel de mediador del bróker durante la contratación y la tramitación de los posibles siniestros que surjan, consideramos al tomador de una póliza el que contrata en favor de un tercero, es decir que el principal interés de éste es el de proteger a un tercero denominado asegurado.

En ocasiones estas dos figuras coinciden en la misma persona. A este respecto debemos hacer referencia por un lado al artículo 7 de la Ley 50/80 la cual establece si bien no podemos deducirlo del tenor literal del artículo sí podemos entenderlo del espíritu del precepto.

Por otro lado, la Ley de Navegación Marítima en vigor se refiere en distintos artículos a ambas figuras, distribuyendo entre asegurador y tomador tareas como el pago de la prima, que le corresponderá al primero, o en el caso de la comunicación del siniestro o la aminoración del daño que correspondo a ambos.

Acreeedores hipotecarios

Es una figura que no podemos obviar, a la cual hace referencia el artículo 134 de la Ley de Navegación Marítima. En su segundo inciso dispone: « La hipoteca también se extiende, salvo pacto expreso en contrario, a las indemnizaciones por daños materiales ocasionados al buque y no reparados por abordaje u otros accidentes, así como a la contribución a la avería gruesa y a la del seguro, tanto por averías no reparadas sufridas por el buque, como por pérdida total del mismo. »

Es por tanto un beneficiario más del contrato de seguro, puesto que deja claro que en caso de que hubiera indemnizaciones por daños materiales se extiende a la entidad que hipotecaria la misma, salvo que hubiere una cesión de derechos o algún pacto expreso en contrario, puesto que prevalece siempre la voluntad de las partes como hemos dejado patente en varias ocasiones.

Terceros perjudicados

Son aquellos que, no siendo parte interviniente del contrato, son perjudicados por los actos u omisiones del asegurado. Son muchas en las legislaciones en las que no tiene reconocida la acción contra el responsable.

Es una figura que en los seguros marítimos de mercancías normalmente no se encuentran reflejados puesto que ese tipo de pólizas únicamente dan cobertura a daños propios. Lo que sí podemos encontrar son cláusulas que den cobertura a daños que la mercancía asegurada pueda causar frente a terceros o bien en casos de abordaje. Esta última sí se ve contemplado en el clausulado básico de una póliza de daños.

La Ley de Navegación Marítima más reciente, incorporó como novedad la inclusión del seguro de responsabilidad marítima como parte del catálogo de seguros marítimos. Es en este contexto en el que podremos encontrar la figura de tercero perjudicado, en las referencias al Seguro de Responsabilidad Civil contemplados en el artículo 463 y siguientes.

Beneficiarios

Una figura no nativa del derecho marítimo viene heredada del seguro de vida, cuya pretensión es la de beneficiar a un tercero que es ajeno a la cobertura. En este aspecto la jurisprudencia española en materia de seguros propios del transporte, más concretamente en materia de buques en construcción, sí que se ha pronunciado acerca de esta figura y ha ahondado en su naturaleza y como se desenvuelve en este contexto.

Sin embargo, en lo que se refiere a seguro de transporte de mercancías, la jurisprudencia ha definido este beneficiario como la persona interesada aun no teniendo conocimiento de su identidad, ni figurando en la póliza. Especialmente en relación con el Incoterm CIF y de cómo afecta la cobertura del seguro contratado por el vendedor en favor del vendedor, es decir, siendo este último el verdadero adjudicatario de la indemnización si la hubiere.

II.2 Elementos reales

Si tuviéramos que poner en palabras a qué vamos a referirnos con elementos reales, podríamos considerarlo como el objeto del contrato. En este inciso desgranaremos en torno a qué gira el contenido de contrato de seguro, puesto que objeto no es ni más ni menos que la piedra angular y la razón de ser de esta institución.

Interés asegurable

Es importante definir cuál es el elemento definitivo de este contrato, el porqué de su existencia, y ese es interés, sin este interés el contrato sería nulo. En relación a este

extremo la Ley de Navegación Marítima vigente es taxativa en su artículo 408, en el cual dice: «Podrán ser objeto de seguro los intereses patrimoniales legítimos, presentes o futuros, expuestos a los riesgos de la navegación marítima. La inexistencia de interés determinará la nulidad del contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 422 (la existencia de riesgo). »

Más allá de lo que determina nuestra legislación, si volvemos al referente inglés acerca del seguro la *Marine Insurance Act* de 1906, veremos que en su *Section 4* nos habla de los seguros marítimos como juego o apuesta de la siguiente manera:

4. Every contract of marine insurance by way of gaming or wagering is void.

(1) A contract of marine insurance is deemed to be a gaming or wagering contract:

(a) Where the assured has not an insurable interest as defined by this Act, and the contract is entered into with no expectation of acquiring such an interest; or

(b) Where the policy is made 'interest or no interest,' or 'without further proof of interest than the policy itself.' or 'without benefit of salvage to the insurer,' or subject to any other like term:

(c) Provided that, where there is no possibility of salvage, a policy may be affected without benefit of salvage to the insurer. ¹³

Con esto se pretende poner un escudo protector ante los posibles ataques a la institución del seguro marítimo para evitar que la misma se desvirtúe. Sobre ello se ha ahondado en la legislación inglesa con distintos textos jurídicos como el *Gambling Policies Act* de 1909. Como vemos por la fecha pese a la anulabilidad de las pólizas hechas a modo de apuesta se tuvo que regular más al detalle en textos posteriores para erradicar dichas prácticas.

¹³ « **4.** Todo contrato de seguro marítimo a modo de juego o apuesta es nulo. **(1)** Un contrato de seguro marítimo es considerado como un contrato de juego o de apuesta: **(a)** Cuando el asegurado no tiene un interés asegurable como se define en esta Ley, y el contrato se celebra sin la expectativa de adquirir tal interés; o **(b)** Cuando la póliza se hace "con interés o sin interés", o "sin más prueba de interés que la propia póliza", o "sin beneficio de salvamento para el asegurador", o sujeto a cualquier otro término similar: **(c)** Siempre que, cuando no haya posibilidad de salvamento, una póliza pueda verse afectada sin beneficio de salvamento para el asegurador. » (traducción propia)

No obstante, y retomando la idea de interés asegurable, hace que podamos clasificar los contratos de seguros de daños en dos bloques: daños reales a las cosas y daños por responsabilidad legal.

El requisito de un interés asegurable refleja el principio de indemnización que se aplica al seguro de carga en común con otras formas de seguro de bienes. El principio de indemnización exige que el asegurado debe demostrar que ha sufrido una pérdida, cayendo la carga de la prueba, por tanto, en el asegurado.

La importancia del interés asegurable para los aseguradores, bien sea de la carga u otros riesgos asociados a la expedición marítima, puede ser considerarse doble. En primer lugar, el interés en el éxito de la aventura se percibe como un incentivo para que el asegurado se cerciore de que las mercancías estén correctamente embaladas y que se empleen transportistas de acreditada experiencia en transporte multimodal. En segundo lugar, la existencia de un interés asegurable de la indemnización, salvaguarda a los aseguradores de la carga de estar expuestos al riesgo de un doble pago.

El requisito de un interés asegurable parece haberse originado a través de las prohibiciones de los juegos de azar a la que hemos hecho referencia.

Objeto asegurado:

En este aspecto nuestra legislación es clara enumerando en su artículo 409 los intereses que podrán ser objeto de seguro, aunque nos encontramos ante un *numerus apertus* de objetos: «a) Los buques, embarcaciones y aparatos flotantes, incluso en construcción o desguace. b) El flete. c) El cargamento. d) La responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación. e) Cualesquiera otros intereses patrimoniales legítimos sujetos a los riesgos de la navegación por agua. »

Lo que podemos concluir es que el objeto del contrato de seguro marítimo expuesto a un riesgo que nace de la aventura marítima se relaciona con la persona (física o jurídica) mediante un título, el contrato, o por una situación probada.

Valor asegurado

Entendemos por valor asegurado, como esa cantidad a la que se le da cobertura en la póliza. Ésta puede fijarse con una cifra exacta o mediante un porcentaje. Es por ello que no es extraño encontramos cláusulas de valoración en las que se calcula la indemnización en base a los gastos que supondría realizar la compraventa al amparo del

Incoterm CIF más 10% o el 20% de ese valor. Es conveniente recordar que el Incoterm CIF incluye las siguientes obligaciones por parte del vendedor: entrega de mercancías y documentos, embalaje, transporte terrestre en el país de origen, gastos de gestión aduanera en el país de origen, gastos que puedan producirse en origen, flete y seguro. Es por ello que se toman como referencia estas condiciones y no otras, además de ser de las más comunes.

Cabe, por otro lado, la posibilidad de que únicamente se tenga como referencia el valor de la factura comercial, o en otros casos simplemente se establecen límites que están dispuestos a asumir en base al riesgo que se surge de la actividad, como sucede en el caso de las pólizas de responsabilidad civil o en las pólizas de pérdida de beneficio. Se tendrá como referencia la valoración que realice el perito de los daños y no se indemnizará más allá de los límites pautados en el clausulado de la póliza.

¹⁴ Es común que las ventas en el comercio internacional se hagan en dólares, aunque la moneda de los países intervinientes no sea el dólar, por lo que puede pactarse dentro de las cláusulas del seguro que se dé cobertura a ese factor de riesgo que es la fluctuación del cambio monetario. También puede fijarse un canje de moneda estático para que independientemente del valor que tenga la moneda en el momento del siniestro, de emisión de la factura o de la emisión del documento de transporte, momentos que se suelen tener de referencia para realizar los cambios durante la tramitación. Con el fin de evitar un criterio arbitrario existen cláusulas como la que propone la Asociación Nórdica de Aseguradores Marítimos:

If the assured has made disbursements in a currency other than that of the sum insured, conversion shall be based on the rate of exchange on the date of disbursement. If disbursements become payable at a certain time and the assured without due reason fails to pay them when due, he may not claim compensation at a higher rate of exchange than the rate effective on the due date. If the assured has, in consultation with the insurer, purchased foreign currency in advance, the rate of exchange on the date of such purchase shall be applied.

¹⁴ CEFOR - The Nordic Association of Marine Insurers . (s.f.). *Section 1: Claims adjustment, interes, payments on account, etc.* . Obtenido de The Nordic Marine Insurance Plan of 2013 (Versión 2019): <http://www.nordicplan.org/The-Plan/Part-One/Chapter-5/Section-1/>

If the insurer is liable for costs that have not been paid when the adjustment is issued, conversion shall be based on the rate of exchange on the date that the adjustment is issued.

If the sum insured is stipulated in a currency different from the currency stipulated for the deductible or other amounts stated in the insurance contract, conversion to the currency for the sum insured shall be made on the banks' last sales rate before the insurance attaches.¹⁵

Prima

La prima de acuerdo a la Ley 50/80 de seguro terrestre, libera a la entidad aseguradora de su obligación de indemnizar en caso de que la prima no este al corriente de pago, sea la forma que sea la que se ha pactado.

Por otro lado, la Marine Insurance Act de 1906, a la que venimos haciendo referencia, establece en su *Section 52* que tanto la obligación del abono de la prima como la de emitir la póliza se dan en el mismo momento: *the insurer is not bound to issue de policy until payment of tender of the premium.*¹⁶

Pero en sí no hemos dado una definición exacta de que entendemos por prima, es la cantidad que se abona como contraprestación por la cobertura ofrecida por la entidad aseguradora. Esa prima se calcula en base a distintos parámetros: la clase de objeto, el destino, el medio de transporte, las estadísticas de siniestralidad, la posibilidad de recobro, así como por la franquicia o deducible, en el cual ahondaremos más adelante, son algunos de los elementos que permiten graduar la prima.

¹⁵ « Si el asegurado ha realizado los desembolsos en una moneda distinta a la de la suma asegurada, la conversión se basará en el tipo de cambio de la fecha de desembolso. Si los desembolsos son pagaderos en un momento determinado y el asegurado, sin motivo alguno, no los paga a su vencimiento, no podrá reclamar una indemnización a un tipo de cambio superior al vigente en la fecha de vencimiento. Si el asegurado, de acuerdo con el asegurador, ha comprado divisas por adelantado, se aplicará el tipo de cambio de la fecha de dicha compra.

Si el asegurador es responsable de los gastos que no han sido pagados en el momento de emitir el ajuste, la conversión se basará en el tipo de cambio de la fecha en que se emita el ajuste.

Si la suma asegurada se estipula en una moneda diferente a la estipulada para la franquicia u otros importes indicados en el contrato de seguro, la conversión a la moneda correspondiente a la suma asegurada se hará sobre el último tipo de cambio de venta de los bancos antes de la contratación del seguro. » (traducción propia)

¹⁶ « el asegurador no está obligado a emitir la póliza hasta el pago de la prima. » (traducción propia)

En relación con la Ley de Navegación Marítima establece en su artículo 425 la obligación de pago de la misma:

«1. El tomador del seguro está obligado al pago de la prima en las condiciones estipuladas en la póliza o en el certificado. Si se han pactado primas periódicas, la primera de ellas será exigible una vez firmado el contrato. El lugar del pago será el del domicilio del tomador, siempre que no se determine uno distinto en la póliza.

2. La falta de pago de la prima o de alguna de las fracciones de prima o de las primas periódicas permite al asegurador resolver el contrato o suspender sus efectos hasta que se abone. La resolución o suspensión se producirá un mes después de que el tomador haya sido requerido al pago de la prima. Sin embargo, tratándose de la falta de pago de la prima única, de la primera fracción de prima o de la primera de las primas periódicas, el asegurador no responde de los siniestros acaecidos antes del pago, aunque todavía no haya mediado requerimiento de pago.

3. Cuando el asegurador haya emitido en los seguros de mercancías un certificado de cobertura, no podrá oponer la falta de pago de la prima al comprador de las mercancías de buena fe a quien se haya entregado dicho certificado, sin que valga pacto en contrario. »

Riesgo

Es la esencia del contrato de seguro a la cual hemos hecho mención en el capítulo anterior dedicándole su completa extensión a definirlo y a determinar la extensión del mismo y la relevancia. Por lo que, en este inciso simplemente indicaremos que la condición *sine qua non* para la existencia del contrato y en torno a lo que gira la esencia del seguro marítimo en particular.

Límites

Cómo es lógico el riesgo no se asume *ad infinitum* es por lo que es importante que mencionemos que éste se debe de delimitar en póliza. Y especialmente en los transportes de carga proyecto en los que los riesgos y las cantidades a las que se da cobertura son tan altas debemos de tener claro hasta donde se da cobertura.

En el caso del seguro marítimo, es habitual encontrar un clausulado estandarizado el cual desarrollaremos en otro punto de este mismo capítulo, el cual indicará a que eventualidades se le da cobertura y por supuesto una serie de exclusiones, delimitando por tanto el riesgo mediante su propio clausulado.

II.3 Elementos formales

Entendidos como aquellos que le dan forma al contrato, sin los cuales podría considerarse defectuoso y pudiendo incurrir en nulidad o invalidez del mismo.

Slip

Este elemento formal es propio del seguro marítimo británico. En este documento se plantea los riesgos de la aventura marítima y en él se establecen las cuotas que cada entidad aseguradora está dispuesta a asumir.



Ilustración 12 - Slip del Titanic

En la actualidad, no se realiza de igual forma que se plantea en la ilustración, en el que escribían su aportación para dar cobertura al riesgo estipulado. El procedimiento es otro, el bróker recibe el encargo en el que se le dan una serie de datos: nombre del buque, viaje propuesto, suma asegurable. Con esos datos comienza el reparto de cuotas de riesgo desde la sala de Seguros de Lloyd's, una vez se termina ese proceso se emite la póliza y se abonará la prima.

Podemos entenderlo por un borrador del contrato en el que se pautaran todos los extremos en relación al riesgo asegurable, pero como hemos adelantado es una figura que se usa solo en el seguro marítimo británico y sin equivalencia en nuestro mercado.

Proposición y solicitud del seguro

Ambos son elementos formales previos al contrato a los cuales hace mención el articulado de la Ley 50/80. Entendemos que la solicitud se trata de una petición por parte del futuro asegurado / tomador de cobertura de un riesgo y tras esa solicitud recibirá una propuesta en la que podrá encontrar la oferta del asegurador.

Cabe la posibilidad de que entre la propuesta y la póliza existan divergencias porque hubiere alguna modificación realizada en el último momento, en este caso el artículo 8 de la Ley 50/80 propone un plazo de un mes para subsanar las diferencias detectadas.

Si bien la regulación del seguro terrestre es más rígida en el caso del seguro marítimo no sucede, puesto que, en los grandes riesgos, como anuncia la legislación vigente, impera la libertad de pactos eso no impide que se deba ser concreto respecto a la declaración de riesgos, pese a que no haya cuestionario previo como sí existe en el caso del seguro terrestre.

Condiciones generales

Cuando hablamos de condiciones generales son aquellas a las que se adhieren los asegurados de forma general sin modificar su contenido, los cuales pueden ser diferentes en cada país en función de unos criterios de redacción concretos.

La finalidad de este clausulado general es el de establecer una base de cobertura, que por norma general es inferior a la norma en el mercado, unas normas de procedimiento y comportamiento estándar para las partes y el alcance de la cobertura vendrá delimitado realmente por las condiciones particulares las cuales se diseñan a medida.

Condiciones particulares

Aquellas cláusulas concretas que se pretenden incluir en la póliza y que no están incluidas en los clausulados a los que se suelen adherir en los seguros marítimos, los cuales desarrollaremos más adelante, o bien aquellas que se pretenden modificar extendiendo o restringiendo la cobertura.

En el caso de los transportes de carga proyecto es habitual que se sienta una base en las condiciones generales, pero que el grosor de la póliza se centre en las condiciones

particulares, puesto que se diseña la póliza para un proyecto concreto con principio y fin y del que se conocen todos los detalles exactos y calculados.

Es por ello que podemos clasificar las pólizas atendiendo a los siguientes criterios: bien sea por el objeto, que no el riesgo, entorno al que gire su clausulado o por la duración que tengan. En el caso de las pólizas de los transportes de carga proyecto nos encontraremos ante una póliza de mercancías, y si tenemos en cuenta su duración como criterio para clasificarla será una póliza a tiempo o mixta, si tenemos en cuenta que las pólizas mixtas son aquellas que pueden dar como elemento definitorio tanto el tiempo como el viaje, puesto que sabemos en qué momento exacto comienza el proyecto y cuando termina, *a priori*.

Por su objeto	Por su duración
Buque	Viaje
Flete	A tiempo
Mercancías	Mixtas
Responsabilidad civil	Flotantes
Valoradas	
No valoradas	

Tabla 1 - Tipos de pólizas ¹⁷

Open cover

También denominada póliza flotante, las cuales se dan cuando se pretende asegurar por viajes concretos, por cargas concretos con origen y destino, se tiene una póliza general y se cotiza en función de viajes concretos. Lo habitual es asegurar con

una cobertura continua, en la cual se pauta la prima en función del volumen de negocio anual, es por ello que si bien no ha caído en desuso puede ser poco habitual recurrir a esta forma de cobertura.

Este tipo de póliza era una que describía el seguro en términos generales de los buques en los que se transportaban las mercancías y otros detalles, que se definían en una declaración posterior.

Ilustración 13 - Certificado de seguro (Fundación Universitaria San Mateo)

¹⁷ Villaverde, F. R.-G. (2020 /2021). El contrato de Seguro Marítimo. 37ª Promoción Máster en Negocio y Derecho Marítimo. Madrid : ICADE - IME.

La herramienta que se usa para complementar esta práctica es el certificado de seguro, en el cual se establecerá los siguientes elementos: origen, destino, valor asegurado, coberturas incluidas, tomador, asegurado, beneficiario, medio de transporte utilizado, etc.

En el siglo XIX, el contrato tenía un límite, que se agotaba progresivamente a medida que se declaraba cada envío. Los envíos declarados más allá de ese límite no estaban asegurados. Está claro que es importante identificar y declarar todos los envíos, así como mantener el orden correcto en el que habían sido despachados.

No obstante, cuando se firma esa póliza flotante inicial, el asegurado deberá declarar los ingresos estimados, comúnmente expresados mediante las siglas EPI (*Estimated Premium Income*), ya que los suscriptores necesitan controlar los volúmenes de negocio para poder ajustar la prima. En consecuencia, aunque una póliza flotante en la actualidad no tiene un límite contractual global como sí sucedía antiguamente, una declaración falsa sobre el volumen de primas podría ser importante y dar derecho a los aseguradores a anular el contrato o negar la cobertura.

II.4 Elementos específicos

En este inciso veremos qué elementos son específicos en la cobertura propia y característica del transporte de carga proyecto. Entre ellos veremos definidos los siguientes extremos de relevancia para la cobertura del riesgo: el nombre y lugar del proyecto, la descripción de este, establecimiento de parámetros por los que se definirán los ítems críticos y quizás el más importante de todos los extremos que deben de definirse: el tiempo.

Tiempo

Este es quizás el elemento más relevante de este tipo de pólizas, por la sencilla razón de que entorno al tiempo gira el riesgo principal de las pólizas que dan cobertura a la pérdida de beneficios: ALOP / DSU.

Deberá quedar claro el período que tomará el desarrollo del proyecto, para esta tarea es habitual encontrarnos con un cronograma, el cual nos permitirá ver en qué momento y fase se encuentra el proyecto. Aunque es quizá más habitual que ese cronograma llegue a nuestras manos en caso de siniestro.

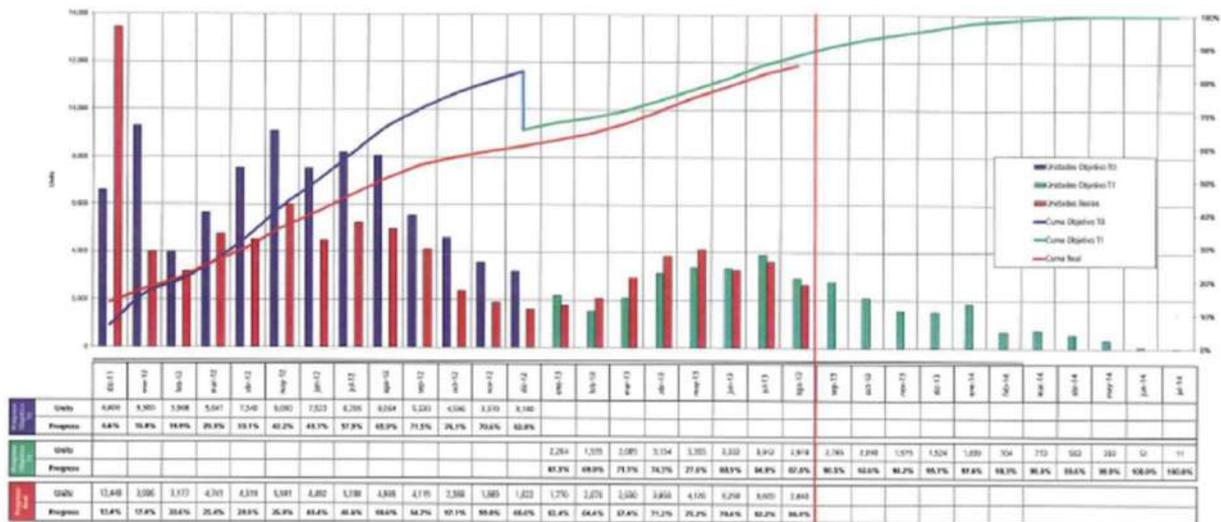


Ilustración 14- Ejemplo de cronograma

El comienzo de la cobertura se dará en torno a este elemento, si bien se puede definir ese momento bien cuando se firme, que es lo más habitual, bien cuando tenga lugar el primer movimiento de mercancías o una vez hayan dado comienzo los distintos transportes, teniendo carácter retroactivo la cobertura. Esta última modalidad no es la más habitual y menos en este tipo de transportes tan peculiares y con cuotas de riesgo tan altas.

El periodo de indemnización debe ser lo suficientemente largo como para permitir al asegurado inicie la producción durante ese período y alcance la situación que, sin el siniestro, habría podido alcanzar. Este es el mismo principio que el del seguro de pérdida de beneficios estándar. El periodo de indemnización suele estar previsto en función de con el tiempo de construcción/erección del proyecto entorno al que gira la póliza, así como las necesidades del asegurado.

Sin embargo, debe evitarse un periodo de indemnización demasiado largo, especialmente si la suma asegurada se basa en una cifra asegurada de beneficios brutos más que en daños materiales, porque en esas circunstancias, es muy difícil obtener cifras exactas para las operaciones que se iniciarán en el futuro. Según el proyecto, el periodo de indemnización va desde 9 meses a 2 años.

Pérdida consecucional

Entendida esa pérdida consecucional como una contingencia que causa impacto de forma indirecta dañando el negocio, la propiedad, equipo o infraestructura. Siendo en esencia la cobertura de una póliza ALOP / DSU un seguro que da cobertura a esos riesgos que son consecuencia de otros y afectan al negocio.

No obstante, este tipo de pérdida deberá de limitarse tanto en la póliza de daños como en la póliza que da cobertura a riesgos financieros, a esas pérdidas consecuenciales de forma concreta. En este caso al encontrarnos ante un tipo de transporte tan específico, concreto y puntual, se definirá con mayor cuidado los límites y pautará de forma concreta tanto los límites

Mercancía

Si bien es crucial para cualquier póliza de mercancías determinar a qué mercancía se le dará cobertura, en las pólizas específicas de ALOP / DSU se deberá concretar qué mercancías se van a cargar y son las que van a dar lugar a que esa póliza de se active.

Mientras que en otras pólizas de mercancías se puede mencionar de forma genérica qué tipo de mercancías se verán amparadas por la cobertura del contrato de seguro, en el caso de este caso concreto que nos ocupa deberá de enumerarse de forma exhaustiva qué se está transportando, de ahí la relevancia del *packing list*.

En este documento no solo se incluye qué se transporta, si no las dimensiones y el peso, datos que son de extrema importancia para realizar de forma eficiente el viaje. Esos datos además serán de suma importancia para el *Marine Warranty Surveyor*, figura sobre la que ahondaremos más adelante, pero que jugara un papel de gran importancia durante el viaje y en caso de acontecer un siniestro a la hora de tramitar el mismo.

Se deben de identificar además los denominados: equipos críticos o ítems críticos. Entendidos como cualquier artículo que, en caso de siniestro en el marco de la póliza de daños, no puede ser refabricado/reparado, reenviado, instalado, probado y puesto en marcha, dejando un margen prudencial, a criterio de la aseguradora, antes de la fecha prevista de puesta en marcha. Se considera único según lo acordado por la compañía.

Es habitual encontrar en el clausulado unos incisos concretos haciendo referencia a esos equipos críticos y al *Marine Warranty Surveyor*, de forma que no queden dudas a cómo se va a llevar a cabo, cómo se van a definir, que exigencias se imponen, cuyo incumplimiento podrá afectar a la cobertura, siendo esta una de las consecuencias del incumplimiento, pudiendo pautar más.

Medio de transporte

En la póliza se deberá determinar qué medios de transporte se utilizarán, por norma general se hacen menciones genéricas a los principales: marítimo, terrestre, aéreo y ferroviario.

Además, es habitual encontrar adhesiones a distintas cláusulas de las ICC (*Institute Cargo Clauses*) en relación a la antigüedad y otras características de los medios de transporte que se utilicen como es la versión de 2001 de la *Institute Classification Clause*, la cual restringe emplear buques de más 10 años en caso de graneleros, 15 en caso de buques de carga general sin que superen los 25, entre otras condiciones.

Como es lógico en toda aventura marítima se ha de exigir la navegabilidad del buque, entendida desde el punto de vista del seguro, contemplando las buenas condiciones del buque como *conditio sine qua non* para la vigencia del contrato de seguro y la cobertura. Lo que quiere decir que las condiciones en las que se encuentre el buque al momento del siniestro, y que se consideran requisitos para otorgar la llamada en inglés *seaworthiness*.

III. Derechos y obligaciones

Son varios los factores que regulan los derechos y las obligaciones de las partes intervinientes en la operación: el contrato de compraventa, el contrato de seguro, el *charter party* y las condiciones de venta, denominadas Incoterms. Si bien no ahondaremos en todos, sí en los más relevantes para el seguro: el contrato de seguro y las condiciones de venta.

III.1 Obligaciones del asegurador

Algunas de estas obligaciones vendrán amparadas por nuestra legislación nacional, otras por legislación de común aplicación, como es el caso de la tradición del derecho marítimo inglés, o por el propio clausulado al que como ya hemos visto se le da preferencia materializándose en la voluntad de las partes a la que hace mención tanto nuestra Ley del Contrato de Seguro como nuestra Ley de Navegación Marítima.

Entre las primeras obligaciones encontramos la de entregar la póliza al tomador o al asegurado, estando obligado a entregar tanto un ejemplar duplicado y otro original, cumplimentado por las partes intervinientes: asegurador, tomador / asegurado y el

corredor si lo hubiere. Esta obligación queda de forma expresa reflejada en el artículo 421 de la Ley de Navegación Marítima, cuando nos habla de la prueba de seguro de la siguiente forma: «El asegurador está obligado a entregar al tomador la póliza o el documento o certificado provisional de cobertura. Antes de que estos documentos sean entregados, el contrato puede ser probado por cualquier medio que demuestre la aceptación de la cobertura por el asegurador. ». No es una obligación que sólo sea reflejada en nuestro derecho nacional.

La siguiente obligación parece obvia: garantizar el riesgo asumido, ya que es en lo que se basa esta relación contractual. No obstante, debemos hacer mención a ella y matizarla. Esta garantía está delimitada por el contrato, es decir, únicamente los riesgos que las partes hayan pactado de mutuo acuerdo, al amparo de esa libertad de pactos en la que se funda la relación contractual no solo de acuerdo a nuestro ordenamiento jurídico si no la costumbre marítima en materia de seguro.

Una vez se asumen esos riesgos que son objeto de cobertura, nace una obligación, que se podrá materializar en la emisión de certificados de seguro, característica propia de las pólizas flotantes, comunes en estos casos de transporte *project cargo*, puesto que se componen de varios viajes y transportes sucesivos o simultáneos y todos deben de ir correctamente acreditados con su cobertura.

Cuando hablamos de garantizar, nos referimos al compromiso que ha adquirido el asegurador a asegurar el pago del importe por el que se valoren los daños materiales, al amparo de la póliza de daños, o de los beneficios perdidos al amparo de la póliza que da cobertura a los riesgos financieros como consecuencia de daños materiales. En cualquier caso, lo que se garantiza es la incolumidad fruto de los daños de los riesgos pautados en la póliza.

En todo momento es tarea del asegurador la de garantizar su solvencia, aunque es un aspecto puramente técnico y que no se pauta en los contratos de seguro se entiende que está implícito en las obligaciones que ha contraído frente a los distintos asegurados. Esta obligación está auditada por las administraciones públicas, puesto que como toda actividad financiera esta férreamente controlada por el Estado.

En caso de siniestro, surgen dos obligaciones principales que aparentemente pueden parecer lo mismo, pero son consecutivas y tienen matices que las diferencian desde el plano técnico. Por un lado, tras el siniestro surge la obligación del asegurador de liquidar el siniestro, esto se traduce en la tramitación del mismo realizando las

pesquisas pertinentes para determinar si la causa del siniestro está contemplada en el catálogo de riesgos a los que se le da cobertura, y con la asistencia técnica de los peritos necesarios incluidos los propios para los casos en los que las pólizas específicas de ALOP se activen, los profesionales a los que hacemos referencia son los contables forenses. Por otro lado, surge la obligación de pagar la indemnización que se haya calculado del ajuste del siniestro de acuerdo con la póliza, la casuística y el criterio técnico de los intervinientes.

En relación con la tramitación de los siniestros para esclarecer los hechos y determinar si se ajusta alguno de los riesgos al amparo de la póliza o pólizas en vigor, hemos de hablar del concepto de «causa próxima» que aparece mencionado en la *Marine Insurance Act* de 1906 en su sección 55, a lo que se refiere con esta noción es a la causa eficaz del siniestro, no la más cercana en el tiempo. Esto se traduce en que, si el riesgo que ha dado lugar al daño, aunque no sea el más cercano al momento de producción del mismo, está contemplado por la póliza, el asegurador no podrá eximirse de la responsabilidad de indemnizar. Esta idea se encuentra al amparo de la máxima legal latina *causa proxima non remota spectatur*.

La obligación de la liquidación del siniestro y pago de la indemnización se plasma en el artículo 437 de la Ley de Navegación Marítima estableciendo los siguientes extremos entre otros: « 1. El asegurador deberá practicar la liquidación del siniestro en el plazo fijado en la póliza, que no podrá ser superior a un mes [...] 2. Practicada la liquidación del siniestro el asegurador hará efectiva la indemnización en el plazo de quince días desde que el asegurado haya manifestado su conformidad con esa liquidación. [...] »

No podemos zanjar este punto sin mencionar que, en relación con el pago del siniestro, debe abonarse a quien corresponda, es decir, a quién sea titular del interés asegurado; puede ser el asegurado o un tercero. Para resolver dicha cuestión debemos de determinar quién está en riesgo en el momento del siniestro, para ello debemos de ver en qué condiciones se han realizado la venta o si se trata de un 3º perjudicado. Es por ello por lo que los incoterms tienen una gran relevancia a la hora de resolver esas incógnitas que surgen tras la noticia del siniestro. No obstante, a la importancia de los incoterms y cómo afectan al transporte de carga proyecto le dedicaremos otro punto de este trabajo.

III.2 Obligaciones del Tomador / Asegurado

Cómo es lógico de este contrato no solo surgen obligaciones para el asegurador, el tomador o asegurado también debe de cumplir con las suyas, no sólo siendo beneficiario de derechos.

Con carácter general, nos encontramos con el principio de la buena fe, que no solo es propio de los contratos de seguro marítimos, sino que es una máxima propia de los contratos heredada del derecho romano. Es por ello que la máxima en la que nos amparamos se expresa en una locución latina: *uberimae bona fidei*.

Pero no es algo únicamente contemplado en los ordenamientos de derecho continental, puesto que la *Marine Insurance Act 1906* en su sección 17 nos hace mención a esa buena fe de la siguiente forma: *a contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party*¹⁸

El principio se aplica a un error inocente cometido por el asegurado incluso sin negligencia, ya que el quid de la cuestión es que el riesgo es diferente de que se negoció entre las partes. Se ha dicho que la aplicación de la doctrina inglesa de la buena fe impone al asegurado un deber positivo de información

Entorno a la tarea u obligación de la declaración del riesgo, el tomador debe de definir los riesgos de forma clara y transparente, aunque es una tarea que se lleva a cabo en la fase precontractual. Hay que tener en cuenta que la falta de determinación o determinabilidad de los riesgos puede incurrir en la nulidad de los contratos. Es una tarea impuesta por el artículo 423 de nuestra legislación marítima nacional definida bajo la rúbrica «Declaración del riesgo», texto que además determina las consecuencias de la inexactitud o reticencia de definición de riesgos en el artículo siguiente al indicado.

Si bien este principio adquiere una gran dimensión provocando gran divergencia de opiniones respecto a la definición, interpretación y límites del concepto de buena fe, con los rasgos principales plasmado de esta noción podemos entender la relevancia de esa predisposición y transparencia que le es exigible al asegurado para que el contrato pueda desplegar plenamente sus efectos.

18 « un contrato de seguro marítimo es un contrato basado en la máxima buena fe y, si ésta no es observada por una de las partes, el contrato puede ser anulado por la otra parte » (traducción propia)

Existen una serie de garantías que se compromete el asegurado a dar en relación con el contrato, denominadas en la *Marine Insurance Act* de 1906 como *warranties*, estas definidas en su sección 33. Estas garantías son pautadas en el clausulado del contrato al arbitrio de las partes y cualquier modificación de las mismas deberá ser comunicada a la otra parte, así como el incumplimiento de las mismas puede incurrir en agravación del riesgo. Como ejemplo de este tipo de garantías podemos encontrar desde una zona concreta de navegación a un tipo de mercancía concreta o cualquier otra que implique que afecte a los riesgos a los que se les da cobertura.

A diferencia del derecho contractual general, el uso del término "garantía" es bastante restringido en el derecho de seguros. El término se utiliza, ocasionalmente, en algunas cláusulas de exclusión que pretenden limitar la responsabilidad del asegurador en virtud del contrato. Sin embargo, la palabra "garantía", en un sentido técnico, se utiliza para referirse a un de un contrato de seguro, cuyo incumplimiento tiene consecuencias jurídicas particulares.

Otra de las obligaciones que nacen de esta relación contractual y que permiten la plena eficacia del contrato es el pago de la prima. La prima es la principal contraprestación de la cobertura del riesgo, sin el abono de esta puede negarse el asegurador a emitir la póliza, salvo pacto en contrario. Es habitual encontrar intermediarios en la contratación como es el caso del bróker o corredor, cabe la posibilidad de que el pago de la prima le corresponda a él con todo lo que ello implica.

Como indicábamos, la principal contraprestación del pago de la prima es la cobertura de los riesgos estipulados en póliza, es por ello que en caso de impago debemos de tener en cuenta las posibles consecuencias, las cuales son reguladas en nuestra legislación marítima nacional en su artículo 425, inciso 2: « La falta de pago de la prima o de alguna de las fracciones de prima o de las primas periódicas permite al asegurador resolver el contrato o suspender sus efectos hasta que se abone. La resolución o suspensión se producirá un mes después de que el tomador haya sido requerido al pago de la prima. [...] ». Sin embargo, esta consecuencia no afectar a los compradores de buena fe al amparo de un certificado de seguro emitido por el tomador de la póliza.

En caso de acontecer algún accidente de estas circunstancias nacen dos obligaciones: comunicar el siniestro y aminorar el daño. La primera de ellas: comunicar el siniestro, se ampara nuevamente en un principio al que hemos hecho referencia en

varias ocasiones: principio de buena fe. Nuestra Ley de Navegación Marítima nuevamente deja constancia de esta obligación del asegurado en su artículo 426, y lo plasma de la siguiente forma: «El asegurado o el tomador del seguro deberán comunicar al asegurador o al comisario de averías designado en la póliza el acaecimiento del siniestro en el más breve plazo posible a partir del momento en que lo conozcan. ». Como es lógico y hemos observado a lo largo de estas páginas, el incumplimiento de un deber u obligación implica una consecuencia, este caso no podría ser menos, es por ello que el mismo artículo 426 nos dice que en caso de que no se comunique el siniestro de acuerdo a lo establecido en este artículo se podrá perder el derecho a indemnización, siempre que se haya incurrido en dolo o culpa grave.

Como adelantamos en el párrafo anterior otra de las obligaciones que surgen es la de aminorar el daño, obligación que establece nuestra Ley de Navegación Marítima en su artículo 427 bajo la rúbrica « Deber de evitar o aminorar el daño. ». Si bien indica que deben de ser todas las medidas razonables a su alcance, da lugar a muchas interpretaciones y criterios, lo que queda claro es que el gasto en el que se incurra para aminorar el daño se entenderá siempre menor al valor en sí de lo que se pretendía salvar.

Esta obligación tiene su denominación en el seguro británico con la expresión *sue and labor*, esta responsabilidad viene pautada en la norma por excelencia: *Marine Insurance Act 1906*. Los deberes nacidos al amparo de esta expresión pueden abarcar toda labor que aminore las consecuencias del siniestro, eso incluye la preservación de los derechos y acciones de recobro frente a terceros que sean responsables o las que permitan defender la no responsabilidad en caso de abordaje.

Para concluir, hemos de mencionar una última obligación general, que es la de justificar el siniestro. La carga de la prueba recae en el asegurado de acuerdo al artículo 429.2 de la Ley de Navegación Marítima que dice lo siguiente: « Corresponde al asegurado la prueba de la existencia y del alcance del daño. ». La ley en este caso es clara y no da lugar a dudas, independientemente de que el asegurador haga uso de expertos que le permiten determinar exactamente la valoración del daño y otros aspectos técnicos particulares de cada mercancía o circunstancia a la que se le dé cobertura.

IV. Relevancia de los Incoterms

Para facilitar el comercio en todo el mundo, la Cámara de Comercio Internacional (CCI) publica un conjunto de Incoterms, conocidos oficialmente como términos

comerciales internacionales. Es crucial tener claras las obligaciones y derechos que tiene cada una de las partes, es decir, determinar de forma clara las condiciones en las que se realiza dicha venta.

Son tres los principales aspectos de los que debemos saber los responsables: el riesgo, el seguro y los costes. Esos tres aspectos son los que se determinan a través de los Incoterms, el cual figura en la factura y se pacta previamente, puede también dejarse plasmado en el contrato. Es crucial para la determinación correcta de obligaciones y derechos al amparo de los Incoterms, la denominación del punto de entrega. Por ejemplo: FOB Algeciras, CIF Tel Aviv, etc.

Estas condiciones son revisadas cada diez años, aproximadamente, y la última actualización fue en 2020ta, la cual cambió el panorama y eliminó alguno de estos Incoterms por estar en desuso y creo otros que de mayor utilidad. Entre los incoterms eminentemente marítimos se encuentran los siguientes:



Ilustración 15 - Incoterms propios marítimos (www.dilx.co)

FAS (Free Alongside Ship)

El vendedor realiza la entrega cuando la mercancía se coloca al costado del buque del comprador en el puerto de embarque convenido. Esto significa que el comprador debe asumir todos los costes y riesgos de pérdida o daño de la mercancía a partir de ese momento. El término FAS requiere, que el vendedor despache la mercancía para la exportación, lo que supone un cambio con respecto a las versiones anteriores de los Incoterms que requerían que el comprador se encargara del despacho de exportación. Sin embargo, si las partes desean que el comprador despache la mercancía para la

exportación, esto debe quedar claro añadiendo un texto explícito a tal efecto en el contrato de venta.

FOB (Free On Board)

En condiciones FOB, el vendedor asume todos los costes y riesgos hasta el momento en que la mercancía se carga a bordo del buque. El vendedor también debe encargarse del despacho de exportación. El comprador paga el coste del transporte marítimo, las tasas del *bill of lading*, el seguro, la descarga y el coste del transporte desde el puerto de llegada hasta el destino. Desde que los Incoterms 1980 introdujeron el incoterm FCA, el FOB sólo debe utilizarse para el transporte marítimo no contenerizado y el transporte fluvial. Sin embargo, el FOB se sigue utilizando para todos los modos de transporte, a pesar de los riesgos contractuales que puede introducir.

CFR (Cost and Freight)

El vendedor paga el transporte de la mercancía hasta el puerto de destino convenido. El riesgo se transfiere al comprador cuando la mercancía ha sido cargada a bordo del buque en el país de exportación. El expedidor es responsable de los costes de origen, incluyendo el despacho de aduanas y los costes de flete para el transporte hasta el puerto designado. El cargador no es responsable de la entrega al destino final desde el puerto (generalmente las instalaciones del comprador), ni de la compra de un seguro. Si el comprador requiere que el vendedor obtenga un seguro, debe considerarse el incoterm CIF. El CFR sólo debe utilizarse para el transporte marítimo no contenerizado y el transporte por vías navegables interiores; para todos los demás modos de transporte debe sustituirse por el CPT.

CIF (Cost Insurance & Freight)

Este término es muy similar al término CFR anterior, con la excepción de que el vendedor debe obtener un seguro para la mercancía mientras está en tránsito hacia el puerto de destino designado. El CIF requiere que el vendedor asegure la mercancía por el 110% de su valor bajo, al menos, la cobertura mínima de las Institute Cargo Clauses del Institute of London Underwriters (que serían las Institute Cargo Clauses (C)), o cualquier conjunto de cláusulas similares. La póliza debe estar en la misma moneda que el contrato. El CIF sólo debe utilizarse para el transporte marítimo no contenerizado; para todos los demás modos de transporte debe sustituirse por el CIP.

Que los Incoterms inherentes al transporte marítimo sean los mencionados anteriormente, no impide que se haga uso de otros incoterms en las compraventas en las que interviene el transporte marítimo, como medio de transporte, es por ello que destacaremos los más utilizados en las transacciones comerciales en el ámbito internacional.

Incoterm en el transporte *project cargo*

Como hemos visto las condiciones de compraventa más empleadas en transporte marítimo no contenerizado es CIF, también uno de los incoterms más empleados en el comercio internacional.

Teniendo en cuenta el reparto de obligaciones y las condiciones propias de este incoterm no es de extrañar que se use para el transporte de mercancía sobredimensionada y por ende no contenerizada, especialmente por la mención específica al seguro.

V. Coberturas

Las principales coberturas que tendremos en este tipo de transportes son las relacionadas con la mercancía en sí, con el daño físico que puedan sufrir las piezas que se van a transportar. Como viene siendo práctica habitual en el seguro de mercancías tomaremos como referencia las de aplicación más habitual las *Institute Cargo Clauses* (ICC), de las cuales veremos su aplicación en este tipo de mercancías concretamente.

Aunque también veremos otro gran bloque como son las coberturas propias de las pólizas de pérdida de beneficio: ALOP / DSU y otras análogas o similares.

V.1 ICC

El *Institute of London Underwriters* publicó las primeras *Institute Cargo Clauses* en 1912. El diseño y desarrollo de esas cláusulas había comenzado en 1908, pero se vio acelerado por los desastrosos resultados en el proceso de suscripción, que culminaron con la pérdida del Titanic. Las cláusulas estándar, que cubrían ciertos riesgos propios de la época, se actualizaron activamente a principios del siglo XX y las cláusulas estándar de todo riesgo se introdujeron por primera vez en enero de 1951.

Estos clausulados son diseñados por el Instituto de Seguro de Londres, los cuales son especialistas en estudiar y perfeccionar la casuística y homogeneizar el parecer dentro del seguro de transportes. Esto ha sido de gran ayuda para evitar las controversias en este ramo con criterio tan dispar. Si bien hay versiones actualizadas, no es extraño encontrar pólizas de seguros que aún se acogen a la versión del 1989, frente a la versión más actualizada de 2009.

Aunque un seguro de mercancía para el tránsito terrestre, el transporte aéreo o en el almacén no es un contrato de seguro marítimo según la *Marine Insurance Act* de 1906, en la que hemos visto que se inspira el negocio a nivel internacional, es cierto que lo encontramos extendidos los clausulados del seguro marítimo a otras fases del transporte, siempre que el marítimo sea el principal. Sucede en otras ocasiones que el propio *Institute of London Underwriters* crea clausulados específicos como en el caso del transporte aéreo y estos son adheridos a los clausulados de las pólizas de transportes de mercancías genéricas.

Antes de entrar a evaluar las distintas coberturas que ofrecen los tres clausulados producidos y en uso, debemos de tener en cuenta varios aspectos comunes a las tres pólizas:

- Dan cobertura a la mercancía en tránsito, siendo este extremo especialmente interpretable, puesto que en algunas ocasiones podemos encontrarnos con una cobertura al almacenaje previo al transporte, no abarcando a su almacenaje como tal puesto que en esos casos nos encontraríamos ante otro tipo de pólizas de *warehouse*, mucho más específicas.
- No dan cobertura a las demoras. Este inciso ha dado lugar a muchas controversias y conflictos entre partes, en especial en situaciones recientemente vividas como el COVID-19, que dio lugar a muchas demoras por el cierre de puertos, así como el accidente del *Ever Given* en el Canal de Suez que produjo grandes atascos a ambos lados del propio Canal y demoras en las mercancías a bordo no solo del buque atascado, sino también de los buques a la espera de paso.

Tras realizar esta puntualización debemos de tener en cuenta que existen tres clausulados básicos denominadas por las tres primeras letras del abecedario: A, B, C. Cada uno de estos clausulados abarca mayor o menor riesgo, si bien tienen el mismo cuerpo y son muy similares no despliegan sus efectos de igual forma.



		MARINE CARGO CLAUSES		
TYPE OF RISK		A	B	C
01	Fire / Explosion	✓	✓	✓
02	Stranding / Sinking	✓	✓	✓
03	Barratry / Jettison	✓	✓	✓
04	Collision	✓	✓	✓
05	General Average / Sacrifice	✓	✓	✓
06	Earthquakes	✓	✓	X
07	Washing overboard / Entry of water into ship	✓	✓	X
08	Theft / Pilferage / Non-delivery	✓	X	X
09	Malicious damage	✓	X	X
10	Shortage	✓	X	X
11	Contamination / Heavy weather	✓	X	X
12	Delay	X	X	X
13	Spontaneous combustion (self-heating)	X	X	X
14	War / Strikes / Civil Instability	X	X	X
15	Terrorism / Piracy	X	X	X

Ilustración 16 - Tabla explicativa de los clausulados ICC (LinkedIn)

ICC (A)

Consideradas como las más comunes y extendidas, así como las más amplias en cobertura. Conocidas como el «todo riesgo» del seguro marítimo, aunque como es lógico tiene sus exclusiones, no obstante, cubren los siguientes riesgos:

- Aquellos que provoquen daños o pérdidas de los bienes asegurados, por agentes externos durante el tránsito principalmente, aunque hay ocasiones en el que el almacenaje de la mercancía puede tener cobertura.
- Avería gruesa y gastos de salvamento de la mercancía. En ocasiones esto induce a error entiendo que toda acción de mitigación del daño se considera salvamento, nada más lejos de la realidad, puesto que entre las obligaciones del asegurado al amparo de este clausulado se encuentra la de la minoración de los daños producidos a la mercancía.

- Se da cobertura, además, a los supuestos de culpa por abordaje, es decir, que se dará cobertura a la indemnización que surja de la responsabilidad por colisión en una situación que da nombre a la propia cláusula: *both to blame collision clause*.

Hay un concepto que debemos de tener en cuenta para entender la cobertura que ofrece este clausulado y es la pérdida inevitable, también descrita como el conocimiento cierto de la pérdida. En una póliza de todo riesgo no es necesario demostrar qué peligro concreto tuvo lugar, pero sí es necesario cumplir la obligación del asegurado de demostrar que ha habido una pérdida, que ha tenido lugar un siniestro.

ICC (B / C)

Estos dos clausulados se caracterizan por proporcionar cobertura contra riesgos específicos (nominados), en lugar de ser una póliza todo riesgo, como sí sucede con las ICC(A). El clausulado C, no obstante, proporciona una cobertura más reducida y se ajusta más a las obligaciones propias de un contrato al amparo del Incoterm CIF, el cual hemos explicado anteriormente.

Las coberturas contenidas en las ICC(B) se estructuran en dos bloques principales e introducidos por expresiones distintas que gradúan la cobertura. El primer grupo contempla los siguientes riesgos, precedidos de la expresión «razonablemente atribuibles a»:

- incendio o explosión
- buque o embarcación encallada hundida o volcada
- vuelco o descarrilamiento de un medio de transporte terrestre
- colisión o contacto de la embarcación o medio de transporte con cualquier objeto externo
- objeto externo que no sea el agua
- descarga de la carga en un puerto de socorro
- terremoto, erupción volcánica o rayo

El segundo bloque de riesgos a los que se le dan cobertura en este clausulado, sin embargo, van precedidos de la afirmación «causados por », siendo más taxativo:

- sacrificio en la avería gruesa
- arrojar o arrastrar por la borda
- entrada de agua de mar, lago o río en la nave

- contenedor o lugar de almacenaje.

Por otro lado, las ICC(C), no dan cobertura a terremotos, erupciones volcánicas erupción volcánica o rayo, a diferencia de las anteriores mencionadas, ni las coberturas del segundo bloque, excepto el arrojado o el sacrificio en la avería gruesa.

En materia de exclusiones, el contenido de éstas no dista mucho de la cobertura a todo riesgo proporcionada por las ICC(A), lo que sí debemos de mencionar es la exclusión específica que sí comparten las ICC(B / C) que se refleja de la siguiente forma en el inciso 4.7: *Deliberate damage to or deliberate destruction of the subject-matter insured or any part thereof by the wrongful act of any person or persons.*¹⁹

Otras cláusulas del Institute Cargo

Los clausulados que hemos expuestos son los genéricos del transporte de mercancías, pero existen una serie de extensiones que dan cobertura a riesgos no contemplado por las anteriormente mencionadas o determinan de forma específica exclusiones a la cobertura. Las cláusulas que a continuación exponemos también nacen del Instituto de Seguro de Londres, siendo las siguientes:

- *Institute Cargo Clauses (Air) 2009* : este clausulado se centra en los riesgos propios del transporte aéreo, que en ocasiones podemos encontrar adherido a una póliza de mercancías junto con las ICC(A), ante la posibilidad de un transporte multimodal. En este caso se excluyen el correo aéreo.
- *Institute War Clauses* : que existen de forma concreta para transporte aéreo y transporte de mercancías por vía marítima. En este caso existen dos versiones de las mismas fechas que de mercancía general: 1982 y 2009. Este clausulado amplía la cobertura de la póliza de mercancías dando cobertura a riesgos relacionados con conflictos bélicos que de forma habitual se dan por excluidas.
- *Institute Strike Clauses*: Este clausulado amplía la cobertura en caso de huelgas o actos políticos que puedan interrumpir el correcto desarrollo del transporte. Existen nuevamente coberturas para el transporte aéreo en un documento distinto al de mercancía general.
- *Institute Replacement Clause 2008*: Cláusula es de gran relevancia para este tipo de seguros, puesto que da cobertura puesto que establece lo siguiente: *In the*

¹⁹ « Daño deliberado o destrucción deliberada del objeto asegurado o cualquier parte del mismo por el acto ilícito de cualquier persona o personas.» (Traducción propia)

*event of loss of or damage to any part(s) of an insured machine or other manufactured item consisting of more than one part caused by a peril covered by this insurance, the sum recoverable shall not exceed the cost of replacement or repair of such part(s) plus labour for (re)fitting and carriage costs. Duty incurred in the provision of replacement or repaired part(s) shall also be recoverable provided that the full duty payable on the insured machine or manufactured item is included in the amount insured.*²⁰ Afecta, por tanto, a este tipo de transportes puesto que la mercancía más común es sobredimensionada, maquinaria, etc. por ello parte de la tipología de la mercancía de *project cargo* se ajusta a la mencionada en esta cláusula, es por ello que no será extraño encontrarlo en los clausulados.

- *Institute Malicious Damage Clause 1982* : En este caso lo que pretende esta póliza es eliminar esa exclusión en caso de daño deliberado a la mercancía a cambio de una prima adicional.
- *Institute Theft, Pilferage and Non-Delivery Clause 1982* : Al igual que sucede con el caso anterior, se pretende eliminar una exclusión a cambio de una contraprestación adicional.
- *Institute Classification Clause 2001* : Esta cláusula es bastante habitual, puesto que establece una serie de requisitos que deben de cumplir los buques en los que se transporta la mercancía objeto de la cobertura. Las condiciones están orientadas a garantizar la seguridad y navegabilidad estableciendo límites de antigüedad.
- *Termination of Transit Clause (Terrorism) 2009*: En este caso no es una cláusula que venga del Instituto del Seguros de Londres, esta nace en el *Joint Cargo Committee*. No obstante, amplía la cobertura en casos de terrorismo y establece unos requisitos por los cuales se puede dar fin al viaje.

Y más allá de las propias coberturas de las ICC en cuanto a los daños a la mercancía como tal, debemos de hablar de una de las pólizas por excelencia cuando hablamos de transporte *project cargo* y esa es la póliza denominada ALOP, cuyas siglas responden a *Advance Loss of Profit*.

²⁰ « En caso de pérdida o daño de cualquier parte(s) de una máquina asegurada u otro artículo manufacturado que conste de más de una parte, causada por un riesgo cubierto por este seguro, la suma recuperable no excederá el costo de reemplazo o reparación de dicha(s) parte(s) más la mano de obra para (re)instalación y el costo de transporte. » (Traducción propia)

V.3 ALOP / DSU ²¹

Antes de ahondar en las particularidades propias de esta cobertura, debemos definir de qué se trata. Entre las distintas acepciones que hemos encontrado, nos vamos a inspirar en la más sencilla de todas para posteriormente desarrollar los detalles y características propias.

Se trata de un seguro que da cobertura a las pérdidas financieras fruto de un retraso en el proyecto, generalmente relacionado con la construcción de grandes infraestructuras.

No solo abarca esa pérdida financiera por el retraso, sino que también dará cobertura a cualquier gasto superior al esperado que tengan que hacer frente las empresas cuando el proyecto se extiende en el tiempo más allá de la fecha esperada. En muchas ocasiones se las denominará coberturas DSU (*Delay in start-up*), como CAR (*Construction All Risk*) o EAR (*Erection All Risk*), como vemos son múltiples las denominaciones que encontramos.

Este seguro de pérdida anticipada de beneficios proporciona una cobertura asociada a ese todo este tipo de riesgos que pueden surgir como consecuencia de un accidente en la fase de transporte marítimo o cualquiera de los transportes consecutivos al principal medio de transporte generalmente el realizado por mar. Como póliza que da cobertura a riesgos financieros dentro de la empresa, su objetivo principal es el de cubrir el beneficio bruto que resulte de la demora en la completitud del proyecto.

La póliza en realidad está limitada a la pérdida de beneficio en detalle, es decir, que no serán conceptos vagos los que se cubrirán o suposiciones de lo que se puede perder. De saber qué y cuánto se ha perdido nace la figura del *forensic accountant*, del cual hablaremos más adelante; en principio, adelantaremos que se trata de una figura equivalente a la del perito en una póliza que dé cobertura a riesgos físicos.

Uno de los elementos más importantes de la suscripción de estas pólizas es la determinación del periodo de cobertura y cuándo desplegará sus efectos. En todo caso, hay que tener clara una exclusión: el periodo de mantenimiento. El período de cobertura se determina por el tiempo de duración del contrato, es decir, las fechas que se hayan establecido en el contrato del proyecto como momento en el que se va a terminar el

²¹ KAGAN, Julia, «Advance Loss of Profit (ALOP) Insurance», Investopedia, enero 2019

proyecto. En algunos mercados se podrá extender más allá de esas fechas, como es el tipo de transporte que nos ocupa, puesto que permite la cobertura de del transporte de mercancías

Es muy importante determinar si el asegurado es el principal o futuro operador del proyecto, denominado como *Principal's Advance Loss of Profits Insurance*. Siendo esta una de las principales características que aleja esta póliza de las pólizas CAR/EAR, en las que todos los participantes de del proyecto pueden ser asegurados.

En cuanto al periodo de cobertura, debe de quedar determinado de forma exhaustiva en la póliza, pues resulta relevante para saber cuándo desplegara sus efectos.

En lo que respecta a los riesgos específicos cubiertos por estas pólizas, suelen acordarse condiciones ICC; en caso de existir póliza EAR/CAR, el alcance de la cobertura debe ser el mismo o más restringido que el de esta cobertura para el proyecto en concreto.

También hay que tener en cuenta que el ALOP está calculado para el proyecto con sus condiciones específicas, aun cuando existan otras coberturas para diversas partes del proyecto. Por las siguientes razones es muy importante investigar el riesgo y conocer las condiciones locales:

- Se debe ser capaz de proporcionar el tipo correcto de cobertura que necesita para cada proyecto.
- Dependiendo de la ubicación de la obra y de su entorno, puede ser muy importante limitar la responsabilidad a las pérdidas repentinas e imprevistas.
- Esta póliza no está orientada a cubrir los riesgos o intereses que según el contrato del proyecto pertenecen a los agentes o intervinientes.
- Los grandes proyectos suelen necesitar también capacidad de reaseguro, y de esta forma poder colocar el riesgo adecuadamente y por tanto conocer la capacidad necesaria para dar cobertura a los riesgos propios del proyecto.

También es importante investigar los riesgos que conlleva la provisión de cobertura para la extensión o el transporte de los proveedores y para mantener los riesgos y su acumulación bajo control. También se debe de ser prudente a la hora de limitar las extensiones a las pérdidas causadas por el fuego y los riesgos asociados.

Las exclusiones por riesgos naturales, como terremotos, erupciones volcánicas o tsunami para los riesgos políticos o para la radiación nuclear, etc., aplican de igual forma a la cobertura dada por la póliza ALOP como para la póliza propia de daños a la mercancía.

Asimismo, el ALOP está destinado a cubrir pérdidas derivadas de la existencia previa de daños materiales en el marco de las ICC. Por lo tanto, debe haber una clara distinción entre la garantía, la garantía de cumplimiento y los retrasos causados por otros riesgos o razones, como la pérdida o los daños a la maquinaria, instalaciones o equipos de construcción, o a la escasez de los mismos, la destrucción o el daño de cualquier material necesario o las restricciones impuestas por la autoridad pública o cualquier alteración, adición o mejoras realizadas.

DSU vs BI

Hemos concluido que en las pólizas DSU, así como las ALOP, hablamos de una interrupción del negocio, no obstante, tiene una serie de matices que las hace peculiares. La principal diferencia entre ambas es que frente a una póliza que da cobertura a cualquier contingencia en un proyecto que está pendiente de empezar, DSU, la otra póliza da cobertura a un proyecto ya en marcha el cual se ve interrumpido, BI.

En ambos casos se debe de demostrar la causa y el efecto que este ha tenido, se debe de demostrar por tanto que hay un daño material que como consecuencia implica la paralización de un proyecto, y por tanto un retraso en la operación comercial. Es por ello que tiene que a la hora de suscribir la póliza deberemos de tener en cuenta todos los detalles y qué tipo de actividad se está llevando a cabo.

CAR vs EAR

Hemos hecho referencias en numerosas ocasiones a estos dos tipos de pólizas, a veces entendidas como sinónimos, pero tienen una serie de matices que cabría destacar para entender la cobertura que ofrecen ambas. Mientras que una hace referencia a la construcción (CAR) otra se refiere al montaje (EAR).

Es por lo que en los casos en que nos encontramos una póliza CAR, esta tendrá que ver con operaciones propias de la construcción y todos los riesgos que ello implique, desde limpieza del espacio como de la gestión de los materiales en sí. Por ello que la

póliza a la que da cobertura este tipo de cláusulas se ajusta más a obras de tipo civil: edificios, carreteras, puentes o puertos.

Sin embargo, cuando nos encontramos una cobertura EAR, se hará referencia a las operaciones de instalación de maquinaria y equipos, por lo que entendemos que se ajusta de forma más natural a instalaciones de ingeniería o proyectos que implique erguir instalaciones complejas. Una póliza más típica de plataformas *offshore*, centrales de gas y nucleares, entre otras.

V.3 Otras Cláusulas

Al amparo de la libertad de las partes para poder pactar lo que consideren en relación con las coberturas, no es extraño encontrar gran variedad de cláusulas incluidas en las pólizas modificando incluso el contenido esencial de los clausulados estándar. Es por ello que vamos a mencionar alguna de las cláusulas que podemos encontrar especialmente en este tipo de transportes de carga proyecto.

Cabe la posibilidad de incluir en póliza un inciso que someta la cobertura a la aprobación de la carga de acuerdo al Código Internacional de Gestión de la Seguridad. En este tipo de transportes de carga sobredimensionada no es de extrañar, por el hecho de que es un documento que se toma como referencia a la hora de carga y descarga y el cual tiene como guía, entre otros, el *Marine Warranty Surveyor* el cual tiene un papel relevante y crucial en el transporte.

Una cláusula muy común es la denominada 50/50, la cual establece el porcentaje de responsabilidad en caso de daños ocultos o daños que se detecten a la apertura diferida de la mercancía, se establece en estas cláusulas que se considerará que ha tenido lugar durante el transporte objeto del seguro y por tanto se indemnizará como tal salvo prueba en contrario. Lo que se consigue mediante esta cláusula es forzar la situación y que los contenedores y embalajes se abran a la llegada de los mismos para poder cerciorarse de que no existen daños o si existen poder determinar más fácilmente cómo y cuándo se han producido. Como es lógico las aseguradoras ponen límite temporal a esa apertura diferida para no extenderlo infinito en el tiempo.

Otro tipo de cláusulas que podemos encontrar es en relación con los daños de mecanismos interiores, a la forma en la que se puede transportar la mercancía sobre cubierta, modalidad de transporte generalmente no permitida, es por ello que en caso de hacerse deberá ser bajo unas condiciones muy concretas reflejadas en la cláusula.

En relación a los equipos críticos o ítems críticos, figura característica de los transportes de carga proyecto, a los cuales haremos referencia en el siguiente capítulo, cabe la posibilidad de que se necesite la reposición del ítem y por ello se podrá pactar la reposición del mismo por vía aérea, puesto que es el medio de transporte más raudo y es posible que el coste que suponga ese transporte sea menor que lo que supondría la pérdida de beneficios y la activación de la cobertura ALOP.

Además, encontramos también entre las estipulaciones del contrato de seguro pactos en relación con la remoción y la destrucción de restos, no sólo la forma si no los costes a quien corresponden, asegurador por norma general, y la toma de decisiones en ese extremo.

Otros extremos regulados en el documento podrán ser la exoneración de transportistas o partes intervinientes. Estos deberán haber sido incorporados en la póliza de forma detallada e inequívoca, puesto que esta dispensa tiene una gran repercusión en la acción de recobro y esto supondrá el incremento de la prima, como es lógico, pues se está perdiendo la posibilidad de repetir contra el responsable.

La cobertura ofrecida por las Aseguradoras se suele limitar por la póliza y no va más allá de los riesgos asumidos. No obstante, en caso de que no hubiere cobertura porque se incurriera en alguna de las exclusiones contempladas en el contrato, se podrá establecer entre las disposiciones, en aras de dar un servicio más allá de la cobertura al asegurado, tomador o beneficiario, que se pueda cooperar con el afectado en materia de reclamaciones a los responsables siempre que no se trate de algo que tenga cobertura.

Otra cláusula que podemos encontrar es la denominada « no vicio » que garantiza que la cobertura concedida a un asegurado / tomador no se vea perjudicada por un acto vicioso de otra parte asegurada en virtud de la póliza. Estas cláusulas suelen ser requeridas por los prestamistas que exigen ser nombrados como asegurados adicionales en las pólizas que cubren los activos contra los que han efectuado préstamos, aunque también se aplican a cualquier situación en la que las acciones u omisiones de un asegurado, en ausencia de dicha cláusula, repercutirían en la recuperación de otro asegurado que no fue parte de la acción u omisión viciosa.

Asimismo, es habitual determinar en el clausulado la jurisdicción y ley aplicable, puesto que no todas las jurisdicciones funcionan igual y no tienen los mismos criterios a la hora de atender posibles conflictos entre partes.

Por otro lado, especialmente en mercancías tan peculiares como las que son objeto del transporte *project cargo*, pueden prohibirse o limitarse los trasbordos o las estancias intermedias, por evitar riesgos que complicarían la gestión de éstos y las operaciones de transporte como tal.

Por último, mencionar una cláusula que no es extraño encontrar en el transporte de mercancía sobredimensionada es la de cúmulo o la denominación inglesa:

accumulation clause, que implica el incremento automático de las mercancías a las que se le da cobertura si se acumulan varios envíos en el tránsito si el asegurado es desconocedor de este extremo. Puede duplicarse incluso el valor, aunque ese porcentaje se graduara en la propia póliza.

Si bien podríamos seguir abordando cláusulas *ad infinitum* ya que son criterios particulares de cada compañía o de cada aventura marítima y la libertad de pactos permite multitud de opciones que no es viable abordar, con los mencionados podemos hacernos una idea de la cantidad de combinaciones que podemos encontrar.

VI. Exclusiones

En relación con las exclusiones debemos hacer una consideración previa: la diferencia conceptual de exclusión y garantía. La exclusión presupone la existencia de una cobertura que se ve limitada por la misma. La garantía o *warranty*, por el contrario, es una limitación de la descripción de la propia cobertura.

El seguro de mercancías a todo riesgo no cubre todos los imprevistos que puede ocurrir a la carga durante su viaje. « Todo riesgo » es un término sujeto a limitaciones que restringen la cobertura a las pérdidas resultantes de un accidente, como es lógico.

En el plano de las exclusiones en relación a los daños materiales, y toman especialmente en el transporte de *project cargo* por la naturaleza de la mercancía, es común encontrarnos la exclusión de oxidación y decoloración, entre otras.

²² No es de extrañar que la cobertura no se otorgue sin ningún tipo de limitación ni excepción, es por ello por lo que las pólizas de ALOP, concretamente, suelen tener una serie de exclusiones entre las que encontramos la siguientes:

- Extensiones y alteraciones de la cobertura concedidas en las secciones de los daños materiales contemplados en las pólizas.
- Restricciones impuestas por las autoridades.
- Alteraciones, modificaciones y mejoras que tuvieran lugar después del daño producido durante el accidente.
- Pérdida de capital, sanciones, retraso en los suministros, demora en la ejecución o no ejecución de esta, la pérdida del contrato que motivo todo el proyecto.
- Pérdida o daño de material u objetos que estuvieran en custodia del asegurado.
- Instalaciones y equipos de los intervinientes.
- Medios de explotación de materia prima.
- Desastres naturales.
- Multas y sanciones.
- Retrasos no relacionados con los daños (falta de ejecución, retraso en la entrega de materiales, etc.)
- Períodos de retraso asegurados concurrentes con los de eventos no asegurados.
- Retrasos debidos a la remodelación, ampliación o mejora del bien asegurado.

²² Swiss Re, «Contingent business interruption and other special covers», *Georges Galey*, Zurich, 2002.

- Financiación inadecuada para completar el proyecto.
- Mercancía peligrosa.

Como sucede entre todo contrato entre partes, prima la voluntad de las partes y es por ello por lo que si bien hemos expuesto algunas de las exclusiones habituales ello no implica que estas no puedan ser modificadas para darle más amplitud o ser más restrictivas.

Más allá de las propias exclusiones que se puedan indicar en el clausulado del seguro o el *charter party*, los documentos de referencia para establecer las obligaciones de las partes durante el transporte en relación a la cobertura y los riesgos, podremos considerar exclusión genérica el no cumplimiento de esos clausulados que incurrirán en una anulación o no cobertura de los daños tanto materiales como económicos.

Como causas que se excluyen de forma genérica es la conducta dolosa y la negligencia del asegurado. Este tipo de conductas exoneran al asegurador de dar cobertura a todos los daños que se hayan producido por su *mala praxis* consciente.

Otra de las exclusiones propias es la del vicio de la mercancía. En este caso se aplica concretamente a las coberturas relacionadas con los daños físicos. Entendido ese vicio propio como el estado defectuoso que da lugar a un daño posterior, esto quiere decir que la consecuencia que da lugar al daño no es un agente o circunstancia externa a la mercancía, quiere decir que su causa última es anterior a la aventura marítima. En este caso nuestra Ley de Navegación Marítima hace mención a ese vicio propio en el artículo 420 y que lógicamente bebe de la *Marine Insurance Act 1906*.

En nuestro ordenamiento jurídico, la norma por excelencia en materia marítima, la Ley de Navegación Marítima, establece en su artículo 418 las siguientes exclusiones de carácter general: « Quedan excluidos de la cobertura del seguro los siguientes riesgos: **a)** La guerra, declarada o no, civil o internacional, el bloqueo y los apresamientos que resulten de ella. **b)** La captura, el embargo o la detención por orden de alguna autoridad nacional o extranjera. **c)** La piratería, el motín, el terrorismo y las situaciones de alteración del orden público. **d)** Las huelgas y los cierres patronales. **e)** Las explosiones atómicas o nucleares, las radiaciones y las contaminaciones radioactivas. ». Esto no exime que se incluyan en las pólizas cláusulas concretas, como hemos visto en el punto anterior, para dar cobertura a estos riesgos con las consecuencias que pueden tener. No hay que

olvidar que prima la voluntad de las partes en los contratos de seguro y por ello podemos hablar de generalidades que pueden ser modificadas al antojo de los intervinientes.

Más allá de las exclusiones enumeradas propias de las pólizas que dan cobertura a la pérdida de beneficios, el Instituto de Seguros de Londres ha plasmado en distintos clausulados las exclusiones y sus consecuencias para complementar las pólizas con modelos estandarizados. Siendo algunas de ellas las siguientes:

- *Institute Radiactive, Contamination, Chemical, Biological and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause 10/11/2003* : En este caso no se trata de una cobertura, si no de la explicación concreta de los riesgos a los que no da cobertura en relación con los propios que dan nombre al documento.
- *Institute Cyber Attack Exclusion Clause 2003* : Este breve clausulado determina a que hechos relacionados con ataques cibernéticos no se le da cobertura. Puesto que para este tipo de acciones existen pólizas específicas y no se le da cobertura a través de estos contratos de seguros.

VII. Deducible / Franquicia

Uno de los elementos que debemos de tener en cuenta en la estructura de una póliza de seguro marítimo, bien de cobertura de daños a la mercancía, bien de cobertura de pérdida económica, es el deducible o franquicia. Debemos partir de la base de que la premisa con la que se trabaja a la hora de redactar las pólizas es que el asegurado actúa en todo momento como un «prudente no asegurado», expresión que se usa de forma habitual. Ya que entendemos que ese «prudente no asegurado» tendría cuidado valorando todas las posibilidades, puesto que cualquier pérdida afectará de forma directa a su bolsillo. Es por lo que podemos considerar el deducible o franquicia como mecanismo para reducir la cobertura.

Podemos entender la franquicia como una cantidad estipulada que asumirá el asegurado, y así lo determinará la póliza en su clausulado, soportando parte de los daños hasta el alcance de esa cantidad fijada en las cláusulas de la póliza. El fin último de fijar esta franquicia es el de abaratar el precio del seguro, es decir, que cuanto más alta sea la franquicia más barata será la prima y en los casos que no se fije esa dispensa será más gravosa la cuota a asumir por el asegurado.

Lo que se logra con la estipulación de esta cantidad es la de repartir en cierta forma el riesgo entre el asegurador y asegurado. ¿Por qué?, por el hecho de que se ha

de obrar en todo momento como si no se tuviera red de seguridad, es decir, como si no se hubiera contratado seguro, idea que hemos adelantado en párrafos anteriores. Es por ello que en caso de siniestro la Aseguradora únicamente indemnizará por toda cantidad que exceda de lo pactado por las partes como franquicia.

Es importante determinar esa cantidad de forma clara en el contrato de seguro. Con el fin de aminorar la cuota de riesgo asumido la iniciativa de incorporar esa franquicia a la póliza nace de Entidad Aseguradora. La pretensión no es únicamente esa aminoración de cuota del riesgo, es la de lograr una participación activa del asegurado en el contrato, que hará todo lo posible por evitar el siniestro y tratar de gestionar los riesgos de forma diligente.

Dentro de este concepto tenemos varios tipos de franquicias en función de una serie de factores como el tiempo y las cantidades, entre las distintas clases de deducibles encontramos los siguientes:

- Franquicia agregada: es una suma fija que se complementa con la franquicia ordinaria.
- Franquicia por bulto: en este caso es explícita por sí misma la denominación, esto quiere decir que se aplicará por cada uno de los bultos objeto del siniestro.
- Franquicia de tiempo: también podemos encontrar este tipo de franquicia denominada como período de carencia, tras el cual nace la obligación del asegurador de indemnizar
- Franquicia pura: es la franquicia al uso, es decir, la cantidad fijada es hasta la que el asegurador no tiene obligación de indemnizar, siendo a cargo del asegurado. En España no es extraño encontrar este tipo de franquicia denominada como: franquicia con pago íntegro al exceder.
- Franquicia relativa: implica que se responderá por el valor total de los daños siempre que sean superiores al valor de la franquicia establecida en contrato. No pudiendo obtener indemnización alguna en caso de que el daño se valore por menos de la franquicia reflejada en el clausulado.

¿Aplica la franquicia a todos los casos y a todo tipo de siniestros? La respuesta a esa pregunta es clara: no. Hay que tener en cuenta dos situaciones en las que pueda no aplicarse la franquicia pactada, por un lado, es habitual en las pólizas de Cascos, que, en caso de pérdida total, esta no sea de aplicación y para coberturas bajo condiciones ICC (C), puede no pactarse franquicia alguna

En ocasiones la franquicia se utiliza para inducir al asegurado a actuar de forma diligente, y es muy útil en los casos en los que la magnitud de la responsabilidad es baja, pero para lograr alcanzar de forma más eficaz ese cuidado exigible al asegurador se utiliza el techo de responsabilidad, en caso de que nos encontremos ante cuotas de responsabilidad muy altas.

En particular en las pólizas ALOP, la franquicia puede expresarse en tiempo, en dinero o en una combinación de ambos. Dado que cada proyecto es diferente, es difícil dar instrucciones generales para el deducible. Esta se adecuará en función de la duración de la construcción, la complejidad del riesgo, la ubicación, la posible extensión de la cobertura y la tecnología utilizada.

Sin embargo, es habitual aplicar al menos una semana por cada 6 meses de contrato en caso de que lo midamos en tiempo, y en el caso de una franquicia monetaria, el importe equivalente de los costes/pérdidas que se produzcan durante ese periodo.

Como hemos mencionado anteriormente, la franquicia es común que se aplique por siniestro en general. En contados casos puede calcularse de otras formas que no sea las dos mencionadas. Si nos encontramos ante una franquicia de tipo agregado, debe ser lo suficientemente larga como para evitar que se produzcan pérdidas menores o mayores durante el periodo de franquicia, o debe haber un límite monetario mínimo acordado que debe superarse antes de que las pérdidas se incluyan en la franquicia agregada.

CAPÍTULO V: Gestión de siniestro en *Project Cargo*

A la hora de tramitar un siniestro, son varias las figuras que deberemos de tener en cuenta que no surgen en otras tramitaciones de seguros marítimos, además de que las peculiaridades que tiene la tramitación de un siniestro al amparo de una póliza de ALOP/DSU o cualquiera de sus múltiples denominaciones que hemos visto que se han dado en los distintos mercados o especialidades.

Es por ello que primero analizaremos esas figuras que surgen en esta especialidad de seguros y después veremos la forma en la que se tramita de acuerdo a las dos pólizas que conviven en este tipo de transporte.

Durante el desarrollo del punto de la tramitación abordaremos la materia a grandes rasgos y teniendo en cuenta criterios generales, ya que los protocolos internos de cada compañía que se dedica a la tramitación o ajuste de siniestros, es muy distinta. En cualquier caso, lo que sí nos permitirá es tener una idea de qué hechos son relevantes y que documentación permitirá hacerse cargo de la carga de la prueba del siniestro a la que hemos hecho mención en puntos anteriores.

I. Figuras relevantes en la gestión del siniestro al amparo de la póliza ALOP / DSU

I.1 *Marine Warranty Surveyor*

Hemos de tener en cuenta de que esta figura en realidad aparece antes de que se produzca el siniestro, pero será crucial para dar cobertura al posible siniestro. A grandes rasgos, y antes de ahondar en profundidad en esta figura, podemos definirla como aquel perito que se asegurará de que la carga se realiza de forma adecuada, de forma que se minimice el riesgo lo máximo posible.

No obstante, si nos acogemos a una definición más técnica y exacta, podemos determinar que la principal labor del MWS es la de garantizar que la carga de la mercancía en el buque se planifiquen y se ejecuten de forma que el nivel de riesgo que se produzca durante el viaje, se ajuste a los estándares internacionales y la cobertura ofrecida por las cláusulas contratadas, así como asumible por todos los operadores que intervienen en el viaje.

La no intervención de este perito o cualquier comentario negativo por su parte en relación con la ejecución del plan de carga podría desembocar en la no cobertura de los daños producido en la mercancía y las posibles consecuencias de esos daños en relación con la póliza de ALOP/DSU. Es por ello por lo que es sumamente importante la intervención de esa figura en los momentos de carga y descarga de la mercancía.

El fin último de la intervención de este agente técnico es el de garantizar que los trabajos se planifican y ejecutan de acuerdo con un nivel de riesgo coherente con las normas internacionales de referencia y las cláusulas de las pólizas de seguros, y tolerable para el sector y para todos los agentes implicados. Entre las tareas que le corresponden se encuentran las evaluaciones de diseño y la supervisión in situ en las siguientes operaciones marítimas:

- Manipulación en tierra
- Carga y transporte en buques o barcasas de carga
- Elevación en alta mar mediante buques equipados con grúas (barcasas grúa, buques de elevación pesada)
- Instalación en alta mar e hinca de pilotes en infraestructuras *offshore*
- Manipulación e instalación de líneas marítimas y trabajos de terminación correspondientes (zanjeo, amarre y colchoneta).

El procedimiento, por norma general se divide en dos grandes bloques:

- Aprobación de la documentación del proyecto relativa a la planificación de las operaciones marítimas: procedimientos, planos, especificaciones, manuales.
- Supervisión in situ y testificación antes o durante la ejecución de las operaciones.

Como consecuencia de este proceso se emiten dos certificaciones, una antes de que se inicie la operación, de aprobación formal que confirma que la planificación de la operación y el diseño del equipo dedicado se ajustan a los requisitos de las Reglas RINA u otras normas aplicables reconocidas internacionalmente.

Una vez finalizada la operación, también se emite un "Certificado de Conformidad" que garantiza la idoneidad de los buques, materiales y equipos utilizados en las operaciones, así como su correcta ejecución de conformidad con los procedimientos aprobados.

El término *marine warranty surveyor* nos remite en póliza a los requisitos que en esta se establecen en el sentido de que el asegurado garantiza que contratará a una organización adecuada para que revise y apruebe las operaciones propuestas en nombre de la aseguradora. La intervención del MWS confirma esencialmente la necesidad de establecer un método de mitigación de riesgos para que la aseguradora revise la operación y se asegure de que está diseñada y procede de acuerdo con las normas aceptadas y de que no presenta ningún riesgo indebido distinto del normalmente esperado.

Es habitual concebir la posición del MWS con connotaciones negativas, que a menudo está rodeada de conceptos erróneos y que puede ser objeto de importantes presiones por parte de aquellos cuyos intereses representa. La idea errónea más común es que el MWS es el agente de los suscriptores, pero no es así. Sus clientes son las distintas empresas que realizan los proyectos de construcción. Éstas, a su vez, suelen estar obligadas a contratar un seguro a todo riesgo que cubra el ámbito de sus actividades de construcción. Dentro del seguro a todo riesgo, siempre se incluye la llamada cláusula de garantía, la cual obliga a contratar los servicios de un perito especialista que supervisará las distintas fases del proyecto y emitirá su aprobación de los documentos, las operaciones específicas y la idoneidad de los buques y equipos mediante revisión de documentos, emisión de certificados de aprobación e inspecciones de idoneidad tanto a los medios de transporte como a los equipos intervinientes.

Probability of Hazard	CONSEQUENCES				
	Minor	Severe	Fatal	Catastrophic	Disastrous
Likely	W2	W3			
Reasonably probable	W1	W2	W3		
Unlikely	W0	W1	W2	W3	
Remote		W0	W1	W2	W3
Extremely remote			W0	W1	W2
Theoretically possible				W0	W1

Intolerable Risk
 Border area (ALARP)
 Tolerable Risk

← RANGE OF TYPICAL MARINE OPS →

Ilustración 17 - Matriz de riesgo

La función del Warranty Surveyor, aun siendo contratado por el promotor del proyecto, es proporcionar una supervisión independiente y de alto nivel de las fases previas al transporte. Sin embargo, es importante la premisa de que la propia cláusula de

garantía debe estar sujeta a la interpretación del cliente. El alcance real de la supervisión de MWS, el número de asistencias operativas dentro de un proyecto concreto, se suele determinar mediante consultas entre el cliente y MWS, utilizando la experiencia de este último en operaciones y proyectos similares.

El MWS no es un consultor del proyecto. No es su función asesorar al cliente sobre cómo deben realizarse las operaciones, ya que esta es una decisión entre el cliente y sus contratistas designados. La función del MWS es examinar y supervisar las distintas operaciones del proyecto, determinadas por la interpretación del cliente de la cláusula de garantía, y hacer los comentarios o recomendaciones oportunos que lleven a la aprobación de un documento o procedimiento.

La línea que separa la consultoría de la garantía es muy fina y a veces se vuelve borrosa, especialmente en los casos en que un cliente pequeño no posee los recursos internos o la experiencia para ocuparse de las minucias de las operaciones complejas.

Entodo caso es deber del Asegurado procurar el cumplimiento de todas las recomendaciones, requisitos o restricciones del MSW dentro de los plazos especificados. En caso de incumplimiento de este deber, los Aseguradores no serán responsables de ninguna pérdida, daño, responsabilidad o gasto que surja o contribuya a dicho incumplimiento. Los suscriptores tendrán derecho a recibir una copia de cualquier recomendación y/o informe directamente del MSW

El objetivo fundamental, es que se lleven a cabo los esfuerzos razonables para asegurar que los riesgos asociados con las operaciones garantizadas para las que se designa un Inspector de la Garantía Marítima se reduzcan a un nivel aceptable de acuerdo con las mejores prácticas de la industria. También se asegurará, en la medida de lo posible, de que las operaciones se realizan de acuerdo con:

- los códigos de prácticas reconocidos para el diseño y las operaciones
- las mejores prácticas de la industria apropiadas para los buques, el equipo y la ubicación
- que los buques y equipos se utilicen dentro de los límites de seguridad definidos.

Se encargará, además de poner a disposición de los suscriptores, entre otra información y documentación:

- un dictamen sobre la adecuación del alcance del trabajo de la garantía marítima

- datos sobre la experiencia del personal clave que se va a contratar
- un programa de asistencia a la obra real y propuesta
- un calendario de los certificados de aprobación que se emitirán.

En relación al certificado de aprobación deberá de incluir la siguiente información:



Ilustración 18 - Certificado de aprobación

- la operación que se va a realizar
- la embarcación o embarcaciones que se utilizarán
- recomendaciones que deben ser satisfechas durante el período de las operaciones propuestas. Las recomendaciones emitidas deben estar dirigidas a reducir el riesgo para los Aseguradores y redactadas de forma clara y explícita, y si la recomendación ha sido implementada o no debe poder ser verificada objetivamente.

Si bien cada empresa especializada en este tipo de servicios establece sus límites y tareas de forma específica en su clausulado, que irá anexo a los contratos que forman parte del proyecto, hemos expuesto a grandes rasgos las tareas y la relevancia técnica que tiene este MWS y que es sin duda un elemento clave para el transporte de carga proyecto.

Marine Warranty Surveyor vs Control de carga

Es habitual en otro tipo de cargas genéricas encontrarse con informes de gabinetes periciales que determinan la forma en que se ha cargado la mercancía, las características de esta. Entre otros datos de relevancia para las partes, tanto el cargador como el receptor son los interesados en la emisión de este documento. El documento al que hacemos referencia es el llamado Control de Carga.

Tras la extensa definición de tareas y labores que hemos expuesto a lo largo de este punto podría dar lugar, pese a no ser tan especializado, a confundirlo con la tarea del MWS, puesto que es una figura ligeramente similar. Ambos intervienen durante la carga y la descarga, aunque el papel del perito que presencia la carga y descarga de mercancía

ordinaria se limita a ese momento no teniendo intervención alguna en el diseño de la póliza, ni en la vida de la mercancía más allá de la carga y descarga.

La principal diferencia entre ambas figuras es la mercancía sobre la que versan sus informes, mientras que el MSW interviene en mercancía *heavy lift* y propia de un transporte de carga proyecto, el perito que emite el informe de control de carga se centra en mercancía a granel principalmente y no necesita de una formación tan específica ni es tan minucioso su informe ni tan crucial para la operación, sin restarle importancia a la labor que tiene en el tráfico de carga a granel.

El objetivo de ese control de carga al que hemos hecho referencia no es ni más ni menos que el de medir las mermas, la oxidación, etc., de forma que en caso de reclamación por las partes a la aseguradora que ostente el riesgo de la operación permita el rechazo de cobertura por incurrir en alguna de las exclusiones contractuales, entre las que es habitual incluir las mermas o la oxidación mencionada.

1.2 Forensic Accountant

Otra figura importante que intervendrá en los transportes de carga proyecto es el de *forensic accountant* o el contable forense, el cual únicamente intervendrá cuando haya tenido lugar el siniestro que derive en la activación de la cobertura ALOP/DSU.

La contabilidad forense es una práctica especializada en la que se utilizan conocimientos de contabilidad, auditoría e investigación para analizar información que pueda utilizarse en la tramitación de un siniestro.

Los contables forenses, puede ser una sola persona o un equipo, y con carácter general, se encargan de cuantificar los daños en casos relacionados con el fraude, la malversación de fondos, así como en asuntos relacionados con los seguros, los daños personales, las disputas comerciales, la interrupción de la actividad empresarial, etc.

El fin último de nominar a un contable forense es el de medir, en términos financieros, el valor del perjuicio financiero consecuencia del daño físico producido en la mercancía. Si bien en la póliza de daños utilizamos un perito técnico que se encarga de valorar los daños a la mercancía y la causa de los mismos, en este caso el *forensic accountant* hará lo mismo, pero examinando los estados de la empresa para valorar la forma en la que afecta ese daño físico producido en la mercancía en el proyecto y por ende en la economía de la empresa.

Estos expertos están capacitados para cuantificar los daños y determinar el alcance total de una pérdida. El análisis forense se divide, normalmente en las siguientes fases:

- Recopilación de datos
- Preparación de datos
- Análisis de datos
- Elaboración de informes.

Entre las tareas que realizan, se incluyen el examen de los registros empresariales, el análisis de los estados históricos, la búsqueda de irregularidades en las prácticas empresariales, la revisión de los asientos, el análisis de las tendencias, el rastreo del flujo de fondos, las entrevistas a las partes pertinentes, el análisis de los datos electrónicos y la realización de una evaluación general de la situación en cuestión. Además, pueden actuar como consultores o testigos expertos. Cuando es necesario, también colaboran con otros expertos.

Estos contables forenses en ocasiones son cruciales para los casos en los que se llegue a los tribunales o cortes arbitrales, puesto que como decíamos anteriormente pueden ejercer de testigos expertos, así como aportar pruebas en caso de que sean necesarias, bien sea para reforzar el argumentario de la aseguradora o para refutar cualquier argumento en contrario.

Estos expertos son utilizados en todo el mundo por compañías de seguros, empresas de peritaje independientes, abogados, organismos gubernamentales y policiales, así como por empresas de todos los tamaños, desde corporaciones multinacionales hasta pequeñas empresas.

La contabilidad forense se utiliza habitualmente en el sector de los seguros. Se recurre a un contable forense que cuantifique los daños económicos derivados de un accidente con la mercancía, un caso de negligencia en su manipuleo o cualquier otra reclamación. Una de las preocupaciones a la hora de recurrir a la contabilidad forense en la tramitación de un siniestro, en contraposición a un enfoque de ajustador, es que la contabilidad forense se ocupa principalmente de los datos históricos y puede pasar por alto información actual relevante que cambia los supuestos en torno a la reclamación.

En el transporte de *project cargo* sabemos que cuenta con un número de componentes críticos con tiempos de reparación o reemplazos prolongados. Los

elementos críticos son elementos de la carga del proyecto que, si se pierden o se dañan durante el tránsito, no pueden ser reparados, refabricados, sustituidos, reenviados, instalados, probados y puestos en marcha en un plazo suficiente para llegar al lugar del proyecto a tiempo para facilitar la fecha prevista de funcionamiento comercial. En los proyectos grandes, complejos y de gran valor, suele haber una serie de elementos críticos.

La identificación precisa de los elementos críticos desempeña un papel importante en la gestión de los riesgos asociados al transporte de estos elementos, así como en la tarea de este contable forense que deberá analizar el impacto económico de esa pérdida o daño.

I.3 Ítem Crítico

Es importante hacer referencia a los ítems críticos cuando vamos a hablar de un transporte de carga proyecto. La razón por la que debemos hacer hincapié en esta figura es por el hecho de que cualquier contingencia que afecte a estos ítems podrá trastocar todo el cronograma del proyecto.

Si bien no hay un criterio unánime respecto a qué características deben de tener estos sí que existe unos parámetros que se tienen en cuenta a la hora de determinar si se trata de un ítem crítico, entre ellos los siguientes:

El tiempo de reemplazo, contando la fabricación de este y el transporte hasta el destino final nuevamente. En este parámetro se suele establecer una horquilla de tiempo en el que se determina que efectivamente más allá de ese tiempo preestablecido puede verse afectada la viabilidad de la fecha inicial del proyecto.

El valor de la pieza. Es este otro parámetro que nos permite medir si podemos considerarlo un ítem crítico del proyecto, puesto que en función de la cantidad que haya que desembolsar podremos valorar la importancia que tiene dentro del proyecto por el esfuerzo económico que supone.

Otra forma en la que podemos determinar si nos encontramos ante un ítem crítico es si en caso de daño del equipo o ítem crítico se ha de devolver a origen o se podrá reparar en el destino final. En este caso, entran los dos parámetros anteriormente mencionados en juego de una forma u otra, ya que se tendrá que valorar primero si

debemos reemplazarlo y el tiempo que eso implicará, así como el valor del reemplazo frente al valor de reparación.

El medio de transporte empleado para cada equipo parte del proyecto es crucial, sobre todo si ese medio de transporte empleado para su traslado es determinante a la hora de incluirlo en ese listado y enumeración de los equipos críticos.

No necesariamente todos los equipos parte del proyecto se transportan por la misma vía, las decisiones sobre su método de transporte se determinarán en función de el volumen de la pieza y por ende el coste del viaje. Es por ello que, cuanto más inusitado sea el medio de transporte empleado, más probabilidades tiene esa pieza de ser considerada ítem crítico. No es de extrañar, por tanto, que las piezas transportadas por vía marítima sean consideradas ítems críticos. Si bien no podemos considerar la vía marítima un medio de transporte heterodoxo, las peculiaridades del mismo sí que pueden convertir cualquier equipo que deba de ser transportado a bordo de un buque en ítem crítico, especialmente cuando se debe valorar el tiempo que se empleará en el trayecto.

Una de las características principales de la mercancía transportada bajo denominación de *project cargo* es que suele ser sobredimensionada, esto se traduce en la imposibilidad de ser contenerizada en muchas ocasiones. Supone asimismo la posible inclusión de esta mercancía como ítem crítico. No solo se valorarán las dimensiones, sino también el peso, en el cual también se contará el embalaje necesario para que la integridad de la pieza se mantenga durante todo el transporte.

Como vemos, son distintos los parámetros que se tendrán en cuenta para determinar la especialidad o no de la mercancía y lo que ello conlleva, pero con independencia de lo que decida valorar la aseguradora como crucial en el transporte y en las características de la mercancía para considerarlo ítem crítico, es un trabajo en equipo. En el *kick off meeting* al que hemos hecho referencia con anterioridad deberá establecerse de forma clara qué parámetros se determinarán en función del impacto en el proyecto y realizando un posterior análisis de riesgos, es por ello que es crucial conocer la naturaleza de los equipos a transportar y tener de antemano, antes de realizar este análisis exhaustivo previo a ofertar o dar una cobertura, un *packing list* detallado. Siendo este documento junto con el cronograma, el cual mencionaremos y estudiaremos más adelante, las dos piedras angulares de toda la operación y sobre las que se trabajará en caso de contingencias durante el viaje.

En algunas compañías aseguradoras existen equipos específicos, formados por ingenieros en su mayoría, que se encargan del control de la siniestralidad de este tipo de transportes de carga proyecto. Diseñan unos protocolos exhaustivos que deberán de llevarse a cabo tras una primera reunión que tendrán con el asegurado para determinar los extremos y los mínimos que serán exigidos en cuanto a la carga y descarga de la mercancía, especialmente de los equipos críticos. Si bien se trata de un trabajo de estudio íntegro de la operación, tendrán un brazo ejecutor en el puerto de carga y de descarga mediante el *Marine Warranty Surveyor (MWS)* el cual tiene la labor de asegurarse, cerciorarse, de que la mercancía se carga y se descarga de forma adecuada y de acuerdo a los parámetros establecidos por la aseguradora. No obstante, la figura del MWS la veremos más adelante y analizaremos sus tareas y sus características frente a otras figuras similares, pero era necesario hacer mención a dicha figura a la hora de hablar de los ítems críticos de la operación.

Es habitual en relación con estos equipos que se establezcan protocolos específicos de embalaje, carga, izado, etc., es decir, establecer unas garantías de embarque. La aseguradora podrá exigir, y es bastante habitual que así sea, requisitos como:

- La identificación correcta de todos los ítems críticos, mostrando datos como el centro de gravedad, dato esencial para las operaciones de izado y trincaje, o el peso bruto, entre otros datos que se consideren de especial relevancia y utilidad para el manipuleo de la mercancía.
- En relación a la carga y descarga podrán por un lado exigir que estas operaciones se lleven a cabo por empresas específicas y que consideren que sean competentes para este tipo de operaciones, así como que los equipos utilizados tengan unas características específicas y hayan obtenido unas certificaciones concretas que garanticen su buen estado. En cuanto a los equipos mencionados en última instancia podrán exigirles que dispongan de la capacidad suficiente de izado. Aunque esto pueda parecer bastante obvio que sea un requisito indispensable para poder llevar a cabo la tarea, es lógico que se pueda exigir una certificación que avale la capacidad necesaria para la ejecución del encargo.
- En relación con los vehículos que llevarán a cabo el transporte de la mercancía de todo el proyecto y de los ítems críticos en particular, se podrán exigir antigüedades mínimas. No es extraño en el transporte marítimo que los cargadores de ciertos

tipos de mercancía tengan un sistema de veto que permita cribar los buques de los que van a hacer uso.

- Franjas horarias de transporte. Podrán delimitarse, especialmente en los tránsitos por carretera, las horas en las que se ejecutará esa fase del transporte con el fin de mejorar las condiciones y la visibilidad del conductor.

Como es lógico, estas condiciones tienen cabida en todas las fases del transporte en el que el asegurado por sí mismo o mediante un representante tenga control sobre las operaciones. Más allá de su control no podrán imponérsele obligaciones.

Es habitual que los condicionados y clausulados de estas pólizas sean estrictos y muy minuciosos en sus condiciones y por ello, en caso de incumplimiento de alguno de los requisitos mentados podrá implicar la no cobertura, o la anulación de toda cobertura desde el momento en que se incumple cualquiera de las condiciones de acuerdo a la interpretación pactada o pautada por la aseguradora.

II. Tramitación

En la tramitación de un siniestro en este tipo de transportes carga proyecto debemos de tener en cuenta que se darán dos seguros que convivirán durante el mismo periodo, pero que no necesariamente desplegarán sus efectos al mismo tiempo: por un lado, se suscribirá un seguro que da cobertura a los daños físicos a la mercancía o la pérdida de la misma, y por otro, es habitual suscribir el seguro que da cobertura a los daños financieros o económicos, es decir, que asegurará una pérdida de beneficio como consecuencia de los daños cubiertos por la póliza de ICC.

Si bien la tramitación de la póliza de daños se desarrolla de una forma más mecánica y protocolizada, atendiendo a una valoración de daños físicos en sentido estricto. Dichos daños serán valorados en un informe pericial, en el que se pautará la causa de los daños y el valor de estos. Hay que tener en cuenta que como consecuencia de estos daños puede activarse la cobertura de la póliza de ALOP/DSU, es decir que en función de cómo afecte ese daño físico al proyecto se tendrá que valorar la activación de la otra póliza o no.

II.1 Tramitación de acuerdo a la póliza de daños

Previo al análisis del proceso de tramitación del siniestro de acuerdo con la póliza de daños, generalmente al amparo de las cláusulas ICC, en cualquiera de sus versiones que hemos visto con anterioridad, hemos de pautar una cronología clásica del protocolo habitual de tramitación, el cual como es lógico puede variar en función de la compañía encargada de realizar las gestiones. Tras establecer una cronología, iremos analizando las distintas fases:



La primera de las fases es la de la producción del siniestro, que debe de ir seguida de la notificación, puesto que se trata de una de las principales obligaciones del asegurado como así hemos indicado anteriormente y como indica la propia Ley de Navegación Marítima.

Debemos de tener en cuenta los distintos daños que puede sufrir la mercancía y como se clasifican, principalmente en dos bloques: avería daño y avería gasto. Podemos

englobar en la primera categoría los daños propios, los daños por avería gruesa, gastos para evitar la contaminación, daños a terceros por abordaje o colisión. Por otro lado, tendrán consideración de avería gasto los siguientes: gastos de salvamento, las contribuciones a la avería gruesa, los gastos de aminoración de daños o el denominado *sue & labor*, y por último los gastos en los que se incurra para preservar el interés jurídico del asegurador. Todos estos son considerados pérdidas parciales.

Dentro de esa avería particular, se incluirían no solo la pérdida parcial de la mercancía asegurada causada por cualquier riesgo al que se da cobertura, sin contar con la pérdida en el caso de una avería gruesa. También podemos incluir en esa categoría los gastos que se produjeron para la preservación de la carga.

Como hemos comentado anteriormente la carga de la prueba recae sobre el asegurado, el cual debe demostrar que, efectivamente, el siniestro ha tenido lugar durante el transporte, es por ello que la prueba documental es crucial. Entre los documentos de gran relevancia para la tramitación del siniestro están el documento de transporte, en este caso *bill of lading*, albaranes con reservas al estado de entrega de la mercancía, el *packing list* que nos permita ver qué se transportaba, su peso y otras características de importancia, como pueden ser las dimensiones. Todos son documentos probatorios que acompañando al peritaje ayudarán en la tarea de determinar el daño, su valor y que efectivamente ha tenido lugar en el momento durante el transporte.

Peritaje

Para la liquidación o ajuste del siniestro debemos de esclarecer la causa del daño y determinar el alcance económico que ha tenido el mismo. Puesto que se trata de una tarea técnica, el ajustador o tramitador del siniestro se hace valer de un experto técnico en la materia que nos ocupe y que analice de forma exhaustiva la mercancía, el embalaje, las condiciones de estiba, etc., esa figura se denomina perito y va a llevar a cabo la labor de determinar todos los daños y su traducción en dinero.

La nominación de este experto puede pactarse en póliza y dejarlo a criterio del tramitador o ajustador que en función del tipo de mercancía será experto en una materia u otra, lo cual es sumamente importante para que la calidad de la inspección y la valoración sea lo más correcta posible.

La intervención de este experto para inspeccionar la mercancía, así como el informe que se emita a posteriori será crucial para la tramitación y la indemnización de

los daños a quien corresponda. Por todo esto, es importante que la elección sea realizada a conciencia y teniendo como referencia la naturaleza de la mercancía transportada.

Indemnización

Para el cálculo de la indemnización nos remitiremos a la cláusula de valoración, pero nuestra Ley de Navegación Marítima nos ayuda con la tarea de determinar qué conceptos serán incluidos dentro de esa indemnización. El artículo 430 de la citada ley establece lo siguiente: « **1.** La indemnización del asegurador comprenderá, salvo pacto en contrario, el valor de los daños materiales que sufra el objeto asegurado hasta el límite de la suma asegurada y las siguientes coberturas complementarias: **a)** El importe de la contribución a la avería gruesa a cargo del interés asegurado. **b)** La parte que corresponda a tal interés en una remuneración por salvamento. **c)** Los gastos razonables efectuados por el asegurado y sus dependientes para aminorar el daño. **2.** En la indemnización de las coberturas complementarias enumeradas en el número anterior, el asegurador podrá aplicar también, en su caso, la regla proporcional. Las partes, de común acuerdo, podrán excluir en la póliza o con posterioridad a la celebración del contrato, la aplicación de la regla proporcional. »

Infraseguro y Sobreseguro

Realizada la valoración de los daños pueden darse dos figuras en relación con el valor asegurado en póliza. Esas figuras a las que hacemos referencia son el infraseguro y el sobreseguro, ambas reguladas en la Ley del Contrato de Seguro en sus artículos 30 y siguientes.

Se da el infraseguro cuando en el momento de la producción de los hechos que dan lugar al siniestro la suma asegurada es inferior al valor del interés asegurado. En estos casos la entidad aseguradora indemnizará el daño causado de forma proporcional al interés asegurado en póliza. Cabe, no obstante, la posibilidad de que se pacte la exclusión de infraseguro en póliza o incluso tras la formalización del contrato.

La otra figura que puede darse en la fase de valoración a la que hemos hecho referencia es el sobreseguro, que se da cuando la suma asegurada supera con creces el valor del interés asegurado en póliza. En estos casos cualquiera de las partes podrá exigir en el contrato la reducción de ese valor y consecuentemente la prima, debiendo en este caso la compañía aseguradora devolver el exceso de primas recibidas, un fenómeno conocido como extorno. En cualquier caso, el asegurador deberá de indemnizar de

acuerdo con el daño efectivo que hubiera tenido lugar. Si el asegurado obrara de mala fe con el fin de beneficiarse del extorno de prima podrá declararse el contrato ineficaz, puesto que la esencia del contrato se ha perdido ya que radica en la buena fe del asegurado

II.2 Tramitación de acuerdo a la póliza de ALOP/DSU

En las pólizas ALOP debemos de tener en cuenta que habitualmente solo se tramita un siniestro por póliza, el motivo que nos lleva a realizar esta afirmación es por el hecho de que solo existe una fecha de referencia para completar el proyecto. Es por ello por lo que pese a que existan numerosos daños materiales se acumulan en un solo bloque dando lugar a un solo hecho que será el detonante del retraso.

Una de las herramientas principales en la tramitación es el cronograma junto con el *packing list*, ambos documentos nos permitirán ver la evolución del proyecto en tiempo real y nos permitirá ver qué mercancía existen y en qué estado se encuentran. En algunos cronogramas incluso se muestra la exposición a ALOP. Esto nos permitirá un mejor análisis de la cobertura y una tramitación más ágil, siempre que este constantemente



Ilustración 19 - Ejemplo de Cronograma con exposición a ALOP

actualizado, sin necesidad de ese análisis de exposición a ALOP, el cual se podrá hacer durante la tramitación.

A la hora de tramitar debemos de tener en cuenta que este tipo de seguros difieren de los seguros de pérdida de beneficio al uso, ya que el detonante de esa pérdida de beneficio es un daño material y puede tener lugar ese daño mucho tiempo antes de la puesta en marcha del proyecto, pudiendo transcurrir un tiempo considerable entre esa delación y la reclamación. Esta peculiaridad se puede traducir en que todos los daños materiales que ocurran durante todo el periodo de cobertura deberán ser reportados de forma inmediata y su posible efecto ser evaluado desde el momento en que tienen lugar,²³ puesto que determinar el valor real de la pérdida es crucial.

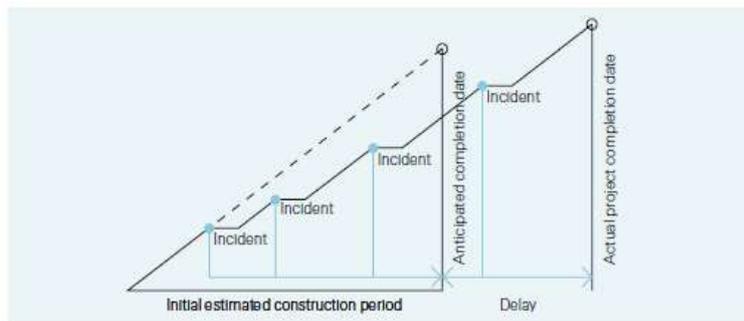


Ilustración 20 – Ejemplo gráfico del cálculo de las pérdidas

Esto supone, también, que los siniestros y las reclamaciones aparejadas a ellos suelen superar los deducibles establecidos en la póliza y es por ello que deben de ser abordados de forma inmediata con el fin de poder gestionar las reparaciones o la posible reposición de esas piezas y el coste que puedan suponer, de forma que el retraso en las fechas pautadas en el cronograma al que hacíamos referencia sean las menores posibles.

Como sabemos, las pólizas ALOP dan cobertura a las consecuencias surgidas por el retraso en el proyecto y el periodo de indemnización comienza anticipando la fecha en la que finalmente el proyecto va a comenzar, no en la que hubiera comenzado si no hubiera tenido lugar ningún siniestro o contingencia. Sin embargo, los costes que tengan lugar al minimizar la pérdida, entre los que podemos destacar los costes de acelerar la reposición o la llegada de otras piezas de forma que se paralice lo menos posible el proyecto, pueden tener lugar durante el periodo de cobertura no desplegando sus efectos durante el periodo de indemnización.²⁴

²³ Swiss Re, «Contingent business interruption and other special covers», *Georges Galey*, Zurich, 2002.

²⁴ The London Engineering Group, «Delay in Start Up Insurance», IMIA & LEG, London 2012

La tramitación del siniestro, por tanto, se llevará a cabo de acuerdo con el clausulado de la póliza suscrita, lo cual dependerá en gran medida de los intereses del asegurado, ya que en esta se habrán determinado aspectos como la suma asegurada, qué factores la definen y cómo se calcula la misma. Debemos de tener en cuenta, también, que la tramitación de este siniestro será paralelo al siniestro al amparo de la póliza de daños.

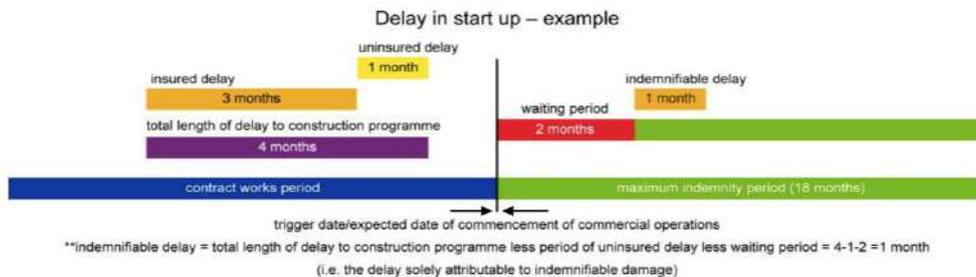


Ilustración 21 - Análisis de cobertura en póliza DSU/ALOP

De igual forma que en la tramitación de un siniestro de daños materiales a la mercancía, se hace uso de un comisario de averías o perito, que asiste en la valoración de los daños y las cuestiones técnicas, en la tramitación de este tipo de siniestros de pérdida de beneficios existe una figura análoga a la cual ya hemos hecho referencia y hemos desarrollado extensamente: *Forensic Accountant*. Su papel, como hemos mencionado anteriormente, consiste en la de determinar la verdadera pérdida que se ha producido fruto de los daños.

Siguiendo la línea cronológica de tramitación planteada para el siniestro de mercancías podemos determinar que tras la valoración del experto que asiste en la labor técnica, se estudiarán la cobertura y los límites pautados en la póliza dando lugar al cálculo y determinación de la indemnización. Cerrando la tramitación con la oferta al asegurado, beneficiario o perjudicado el cual, tras la aceptación de esta, zanjará el siniestro.

No obstante, hay que tener en cuenta que dado el alto valor de las mercancías y los proyectos que se llevan a cabo y a los que se les da cobertura en estas pólizas no es una negociación fácil, puesto que no intervienen una sola compañía en su seguro, si no que nos encontramos en numerosas ocasiones ante coaseguros y reaseguros, complicando la toma de decisiones y la tramitación que llevan a cabo las distintas compañías al mismo tiempo.

Dependiendo del mercado y de la empresa, existen distintos métodos para calcular con la mayor precisión posible la pérdida real. Si la cobertura se basa en los costes fijos o en los gastos extraordinarios, el cálculo de la indemnización variaría. Se aplicarán, naturalmente, las disposiciones sobre el infraseguro a las que hemos hecho mención en el inciso anterior, el límite de responsabilidad, el periodo de indemnización y la franquicia.

CAPÍTULO VI: Conclusiones

El conjunto de ideas e información que hemos ido presentando a lo largo de estas páginas nos permiten llegar a las siguientes conclusiones en relación al transporte *project cargo* y su seguro, centrando la atención en este último aspecto.

El transporte de carga proyecto, podemos afirmar que se encuentra en un momento de alta competitividad, cada vez son más las industrias que necesitan hacer uso de este tipo transporte con el creciente uso de energías renovables, especialmente, así como por la mecanización de muchos procesos industriales en los que se requiere maquinaria específica y en infinidad de ocasiones de gran tamaño.

Por ello, cada vez encontramos más transitorias especializadas en dicha materia y más alianzas entre aseguradoras que ofrecen cobertura a estos grandes proyectos. Si bien los peligros de la aventura marítima se consideran grandes riesgos, en estos casos podemos alegar que se trata de un riesgo mayor, ya que no hablamos de una mercancía estanca, si no que se trata de la pieza dentro de un puzle que no puede faltar para completarlo.

Es importante, por todo lo anterior, tener un amplio conocimiento de las cuestiones técnicas para poder abordar de forma adecuada los aspectos del seguro. Considerando el punto de partida sumamente importante, es decir, que en el *kick off meeting*, al que hemos hecho referencia en varias ocasiones, quede todo aspecto claro antes de dar el pistoletazo de salida. Que exista un primer encuentro para plantear de la mejor forma posible el plan y como este se va a desarrollar, esto no impide, que a posteriori puedan surgir nuevas contingencias que requieran de más encuentros, incluso algunos de emergencia en caso de siniestro.

Es un proyecto vivo y se percibe especialmente en la herramienta de trabajo principal para todos los intervinientes: el cronograma. Es por ello que en caso de un accidente que dé lugar a un siniestro, sea necesario otra reunión que permita acercar posiciones de forma práctica.

Se tratan de siniestros complejos en los que no solo intervienen varias aseguradoras, si no que conviven varios seguros de forma simultánea y varios contratos con distintas obligaciones, por lo que su gestión requiere un conocimiento de las cuestiones técnicas, cómo hemos adelantado, y una comunicación fluida y transparente.

Quizá lo más sorprendente de todo el análisis realizado ha sido percatarse de que las pólizas de ALOP / DSU o cualquiera de sus múltiples denominaciones en función de una serie de matices, pero en esencia cubriendo el mismo riesgo: pérdida de beneficio, no son propias del seguro marítimo. Es lógico encontrarlas en este ámbito, teniendo en cuenta la naturaleza del proyecto del que forma parte la pieza transportada y que la vía marítima es la más óptima para salvar las distancias entre el origen de la mercancía y el destino.

Ésta, aun habiendo nacido para cubrir la necesidad de dar cobertura a la construcción de grandes infraestructuras, no impide que obviamente cubran riesgos de la fase de transporte, puesto que en muchas ocasiones nos encontramos ante piezas de gran tamaño y gran importancia como núcleo de esa infraestructura que mencionábamos.

Como hemos podido ver la carga de la prueba corresponde al asegurado en cualquiera de las dos coberturas principales: daños y pérdida de beneficio. Esto no impide que se recurran a expertos, en el caso de la póliza al amparo de las ICC es una figura más conocida: el perito o comisario de averías, y en el caso de la póliza que protege a los precursores del proyecto de la pérdida de beneficio consecuencia de un daño cubierto por las ICC tenemos la figura del *forensic accountant*. En cualquier caso, la labor de ambos intervinientes es la misma: valorar y cuantificar el daño.

Otro de los aspectos más destacados, y que al analizar de forma detallada los clausulados tipo o más habituales hemos podido ver la relevancia que tiene, es un elemento propiamente jurídico que vemos como despliega sus efectos en el contrato de seguro, a lo que hacemos referencia es a la voluntad de las partes y cómo esta se plasma en el contrato. La forma más llamativa en la que hemos visto su proyección es quizás, en la infinidad de cláusulas que se pueden incluir, especialmente cuando hablamos de grandes riesgos. Si bien, la mayoría están estandarizadas y son bastante comunes, ya que la experiencia de siglos de aventura marítima ha permitido recoger una amplia casuística, no impide que estas mismas se puedan modular o que podamos encontrar cláusulas de lo más variopintas.

Este análisis desde la perspectiva del riesgo y su cobertura nos ha permitido ver que aun siendo uno de los medios de transporte más empleados y tan crucial para el comercio internacional, no deja de depender de algo tan aleatorio y azarosos como es el mar. El arte de navegar está muy desarrollado hoy en día, pero eso no ha impedido que

se haya sentido la necesidad de proteger cada vez más y de forma más férrea la mercancía que transportamos por vía marítima.

Es por ello que podríamos concluir que como cada viaje, proyecto y mercancía es totalmente distinta y tiene sus peculiaridades, cada póliza debe de estar diseñada concienzudamente adaptándose perfectamente a las circunstancias y riesgos propios de cada operación. No es una labor que se deba realizar a la ligera porque los daños y las consecuencias de los mismos pueden disparar mecanismos de cobertura tan complejos como los que recoge la póliza de ALOP / DSU.

CAPÍTULO VII: Bibliografía

Allianz Global Corporate & Specialty SE. (2021). *Risk barometer* . Munich: Allianz Global Corporate & Specialty SE.

Batertilly. (01 de junio de 2018). *Forensic accounting: why it's vital and the role it plays in the insurance world*. Obtenido de <https://www.bakertilly.com/insights/forensic-accounting-why-its-vital-and-the-role-it-plays-in-the-insurance-wo>

Billah, M. M. (2014). *Effects of Insurance on Maritime Liability Law* . Switzerland: Springer.

BIMCO. (s.f.). Recuperado el 30 de octubre de 2021, de <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts?action=search&topics=Heavylift>

BIMCO. (2007). Heavycon 2007. Copenhagen : BIMCO .

Bommeli, M. (2003). Delay in start-up insurance. Zurich, Switzerland: Swiss Reinsurance Company .

Cánovas, A. C. (28 de junio de 2019). Incoterms: control de costes y riesgos en el Comercio Internacional. Obtenido de https://www.youtube.com/watch?v=_NC7QZfE8XU&t=2572s

CEFOR - The Nordic Association of Marine Insurers . (s.f.). *Section 1: Claims adjustment, interes, payments on account, etc.* . Obtenido de The Nordic Marine Insurance Plan of 2013 (Versión 2019): <http://www.nordicplan.org/The-Plan/Part-One/Chapter-5/Section-1/>

Chubb Insurance . (enero de 2018). Marine Project Cargo. Sydney, Australia: Chubb Insurance Australia Limited .

CSL. (2008). Project Cargo Insurance - Warranty Surveys. *IUMI Conference* . Vancouver: International Union of Marine Insurance .

Dirección General de la Marina Mercante (España). (24 de julio de 2014). *Ley 14/2014 de Navegación Marítima*. Recuperado el diciembre de 2021, de Boletín Oficial del Estado (BOE): <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

DNV. (s.f.). Recuperado el 25 de octubre de 2021, de www.dnv.com

DNV . (septiembre de 2021). Noble Denton marine services - marine warranty survey.
DNV.

Dóriga, J. L. (2020/2021). Transporte de cargas especiales: Project Cargo. 37ª
Promoción Máster en Negocio y Derecho Marítimo. Madrid: ICADE - IME.

Dunt, J. (2009). *Marine Cargo Insurance*. New York: Informa Law .

European Maritime Safety Agency (EMSA). (noviembre de 2020). Learning from
accidents through EMCIP (Marine Casualty Investigation Platform). Lisboa:
EMSA .

Ferreiro, R. (2020 / 2021). La gestión del siniestro en el seguro marítimo . 37ª
Promoción Máster en Negocio y Derecho Marítimo. Madrid: ICADE - IME .

Geroges Galey. (2002). Contingent business interruption and other special covers.
Zurich: Swiss Re .

Gobierno del Reino Unido. (21 de diciembre de 1906). *Marine Insurance Act*. Obtenido
de The National Archives: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41>

Harrison, A. R. (2009). *Marine Warranty Surveying for offshore projects and issues
faced in the current market* . A&NZ Mar LJ .

HDI Global. (2017). Project Cargo Insurance. Hannover: HDI Global SE.

Hodges, S. (1999). *Cases and materials on marine insurance law*. London: Cavendish
Publishing Limited.

IBM Blockchain. (15 de marzo de 2017). IBM and Maersk demo: cross-border supply
chain solution on blockchain. Obtenido de
<https://www.youtube.com/watch?v=tdhpYQCWnCw>

International Chamber of Commerce (ICC). (2019). *Incoterms 2020*. London:
International Chamber of Commerce (ICC).

International Machinery Insurers' Association (IMIA). (1993). Advance Loss Of Profits
(ALOP). Finlandia: IMIA .

Jefatura de Estado (España). (8 de octubre de 1980). *Ley 50/1980 de Contrato de
Seguro*. Recuperado el noviembre de 2021, de Boletín Oficial del Estado (BOE):
<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1980-22501>

Jefatura de Estado (España). (14 de julio de 2015). *Ley 20/2015 de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras*.

Obtenido de Boletín Oficial del Estado (BOE):

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-7897&p=20200507&tn=1>

Joint Cargo Committee (JCC) . (2009). *Institute Cargo Clauses A/B/C 01/01/2009 CL382/3/4*. Londres: Joint Cargo Committee .

Kagan, J. (9 de enero de 2021). *Investopedia*. Recuperado el octubre de 2021, de <https://www.investopedia.com/terms/a/advance-loss-profit-alop-insurance.asp>

Liberty Specialty Markets. (2020). *Marine open cargo & marine delay in start up insurance* . Sydney: Liberty .

Lloyd's Market Association. (2010). *Marine Warranty Surveyor policy*. Londres: Lloyd's Market Association .

MDD Forensic Accountants. (2021). Obtenido de <https://www.mdd.com/forensic-accounting-services/marine/>

Moro, V. B. (9 de noviembre de 2021). *El Economista*. Recuperado el 20 de noviembre de 2021, de <https://www.eleconomista.es/mercados-cotizaciones/noticias/11469741/11/21/El-transporte-se-abarata-el-precio-de-los-fletes-cae-un-52-en-un-mes-.html>

Organización de Naciones Unidas (ONU). (10 de diciembre de 1982). *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* . Recuperado el octubre de 2021, de Boletín Oficial del Estado (BOE): <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1997-3296>

Organización Marítima Internacional (OMI). (1 de noviembre de 1974). *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar*. Recuperado el noviembre de 2021, de Boletín Oficial del Estado (BOE): <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1980-12179>

Organización Marítima Internacional (OMI). (6 de noviembre de 1991). *Código de prácticas de seguridad para la estiba y la sujeción de la carga* . Recuperado el noviembre de 2021, de Directemar : https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20170302/asocfile/20170302102355/714_17.pdf

Prof. Hermann Kaps. (2009). BBC Guideline. Safe Solutions for Project Cargo Operations. BBC Chartering .

Puertos del Estado. (2019). *Anuario estadístico del sistema portuario de titularidad estatal* . Madrid: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (España).

SecureNow. (s.f.). Recuperado el octubre de 2021, de <https://securenow.in>

Seguro de Transporte Suárez. (Julio de 2017). *Transporte y Seguros*. Recuperado el noviembre de 2021, de <http://segurodetransportesuarez.blogspot.com/2017/07/clausula-de-carga-del-instituto-de.html>

Soyer, B. (2001). *Warranties in Marine Insurance* . London: Cavendish Publishing Limited.

The London Engineering Group. (2012). *Delai in Start Up Insurance* . Londres: IMIA & LEG .

Thomas, P. R. (2016). *The mordern Law of Marine Insurance* . New York: Informa Law .

Tortella, G. (2011). Sobre los orígenes del seguro en España. *X Congreso Internacional de la AEHE*. Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá De Henares .

UK P&I Club, Allianz. (2014). *Guidance on how to safely load, stow, secure and discharge heavy-lifts and project cargoes*. UK P&I Club . Obtenido de UK P&I: www.ukpandi.com

UNCTAD. (2021). *Review of Maritime Transport 2021*. Ginebra: Naciones Unidas .

United Nations Conferences on Trade and Development (UNCTAD). (18 de noviembre de 2021). *Asia expands its lead in maritime trade and business* . Recuperado el 30 de noviembre de 2021, de <https://unctad.org/press-material/asia-expands-its-lead-maritime-trade-and-business>

Valenciano, J. H. (2020 / 2021). Seguro Marítimo de mercancías. *37ª Promoción Máster en Negocio y Derecho Marítimo*. Madrid: ICADE - IME.

Villaverde, F. R.-G. (2020 /2021). El contrato de Seguro Marítimo. *37ª Promoción Máster en Negocio y Derecho Marítimo*. Madrid : ICADE - IME.

Wolfe, K. (2018). Back to basics: Project Cargo. (A. G. Specialty, Entrevistador)

