

10

SEGUROS MARÍTIMOS

Este tipo de seguro se refiere a la navegación profesional. El seguro marítimo y de transporte permite cubrirse contra todos los riesgos durante el transporte y garantizar los daños sufridos por el buque y las mercancías transportadas.

1. ¿POR QUÉ CONTRATAR UN SEGURO MARÍTIMO?

El seguro de responsabilidad civil profesional es obligatorio en muchos sectores y ofrece protección financiera en caso de litigios. Constituye una garantía de protección en caso de daños a terceros. Además, protege a los empleados, al personal, al gerente, al material y a las instalaciones de la empresa.

Sin embargo, el seguro de transporte marítimo **no es obligatorio, pero sí muy recomendable** e indispensable para asegurar los bienes (el casco del buque y las mercancías transportadas), teniendo en cuenta

que los capitales invertidos son considerables. Ningún banco acepta la apertura de una línea de crédito sin un certificado de seguro de transporte; por lo tanto, el banco lo exigirá.

Siempre que se trate de un transporte marítimo y en aras de la simplificación, las normas y principios del seguro marítimo rigen la totalidad del transporte asegurado, incluso si una parte del trayecto se realiza mediante otro medio de transporte.

2. RIESGOS QUE REQUIEREN UN SEGURO MARÍTIMO

El seguro marítimo y de transporte es indispensable para:

- Los profesionales del transporte (transitarios, armadores, fletadores).
- Los industriales y las empresas comerciales.

El seguro marítimo y de transporte se contrata para los riesgos relacionados con:

- Las pérdidas o averías causadas a las mercancías transportadas respecto a las cuales el transportista es responsable.
- La destrucción total o parcial de los bienes del asegurado (casco del buque y equipaje).
- Los daños causados a terceros de los que el asegurado sea legalmente responsable.

El seguro marítimo y de transporte se contratará para diferentes tipos de buques: cascos de buques marítimos y pesqueros, y embarcaciones fluviales.

3. LOS DIFERENTES TIPOS DE SEGURO MARÍTIMO Y DE TRANSPORTE

Existen diferentes tipos de seguros relacionados con el transporte marítimo de mercancías:

- El seguro de Responsabilidad Civil Profesional (RCP),
- El seguro de casco,
- El seguro de mercancías transportadas,
- El seguro de averías comunes,
- El seguro de riesgos excepcionales.

En la siguiente tabla se presentan las principales características de los distintos tipos de seguros marítimos.

Tipo de seguro marítimo	Características
El seguro de responsabilidad civil profesional (RCP)	Sus garantías cubren la mayoría de las responsabilidades legales o contractuales relativas a: (1) las diferentes actividades del transporte; (2) la explotación del buque del asegurado.
La póliza de seguro de buque (casco)	Su objetivo principal es cubrir las pérdidas y daños que sufra el buque como consecuencia de accidentes, sucesos o adversidades del mar.
El seguro de mercancías transportadas	Permite asegurar todas las mercancías contra todos los riesgos que puedan surgir durante el transporte marítimo o fluvial. Se pueden asegurar numerosos tipos de mercancías: <ul style="list-style-type: none"> - productos agroalimentarios: azúcar, carne, verduras, etc. - materias primas: algodón, metales preciosos, fundición, petróleo, madera, etc. - productos acabados: textiles, perfumes, etc. - productos peligrosos: fertilizantes, explosivos, etc. - animales vivos.
El alcance de la garantía	<ul style="list-style-type: none"> • La póliza por viaje: tiene por objeto cubrir las mercancías y un trayecto determinado; se utiliza para envíos puntuales. • La póliza de suscripción o póliza flotante: todos los envíos de mercancías realizados por el remitente están cubiertos por la póliza de suscripción dentro de los límites y plazos establecidos en las condiciones generales y particulares del contrato: <ul style="list-style-type: none"> - garantías a todo riesgo, - garantías «FAP salvo» (excluidas averías particulares): seguro restringido, a diferencia de las garantías a todo riesgo.
El seguro de riesgos excepcionales	<p>No está incluido en la póliza de seguro de riesgos ordinarios cubiertos por las diferentes pólizas de seguro marítimo a la discreción del asegurador. Por lo tanto, este seguro cubre los siguientes riesgos: guerra, sabotaje, hostilidades, huelgas, disturbios, etc.</p> <p>Este seguro de riesgos excepcionales garantiza las mercancías contra los riesgos de destrucción relacionados con el robo, el saqueo y otros riesgos excepcionales. A veces es necesario tenerlo en cuenta, ya que las pérdidas acumuladas relacionadas con estos diferentes riesgos pueden ser considerables.</p> <p>A este seguro se le pueden añadir las siguientes garantías:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la cobertura de principio a fin: las mercancías enviadas están cubiertas de principio a fin (incluye el transporte y el lugar de estancia si es necesario), - la garantía «interrupción o interrupción del viaje»: cubre los gastos de descarga, almacenamiento y transporte de las mercancías.

4 DAÑOS COMUNES

En ocasiones, las compañías navieras pueden recurrir a los cargadores para que les presten ayuda financiera en caso de imprevistos en un buque, en virtud del principio de avería gruesa. Este riesgo es hoy en día mayor que en el pasado. La avería gruesa es un sistema marítimo reconocido internacionalmente que permite compartir determinadas pérdidas y gastos entre la compañía naviera y los propietarios de la carga en caso de siniestro durante un viaje. Uno de los ejemplos recientes más sonados fue el del *Ever Given*, tras su encallamiento en el Canal de Suez.

Este principio, muy antiguo en el derecho marítimo, parte de la premisa de que el mar es, por definición, un territorio hostil, en el que pueden producirse numerosos imprevistos. Por lo tanto, crea una solidaridad entre la mercancía y el buque, ya que las partes contratantes aceptan tácitamente compartir una «aventura marítima».

En caso de incidente que entre dentro del ámbito de la avería gruesa, se da por sentado que la mercancía participa financieramente en las operaciones necesarias para devolver al buque al estado de navegabilidad en el que se encontraba antes de que se produjera el hecho que ha causado el problema. Si el desenlace es fatal y se traduce en el naufragio total del buque y de toda su carga, se trata de un caso de pérdida total (total loss), que es casi más fácil de gestionar y no entra directamente en el ámbito de la avería gruesa. Se podría pensar que, gracias a los avances tecnológicos, el riesgo es hoy menor. Pero no es así. Se estima incluso que los riesgos a los que se enfrentan los cargadores en el sector del transporte marítimo de contenedores son actualmente superiores a los de hace unos años.

Hoy en día, varios factores contribuyen a aumentar el riesgo:

- La edad media de la flota ha superado los 14 años, frente a los 12 que tenía antes de la pandemia (fuente: [Alphaliner](#)).
- Los buques construidos desde principios de la década de 2000 presentan problemas de envejecimiento prematuro de la estructura más graves que la generación anterior (fuente: [Alphaliner](#)).

- La oleada de desguace de los buques más antiguos, anunciada para 2023, aún no se ha materializado.
- El aumento del transporte de baterías de iones de litio incrementa indudablemente el riesgo de incendio. Las aseguradoras han instado a *la Organización Marítima Internacional* a establecer procedimientos de transporte adaptados que tengan en cuenta estos nuevos riesgos específicos.
- El cambio climático, al generar más situaciones meteorológicas extremas, es un factor adicional de siniestralidad a pesar de la mejora de las herramientas de predicción.
- El tamaño de los buques también supone un reto, en particular debido al aumento significativo del número de buques de 400 metros.
- Los efectos directos o colaterales de los actos de guerra tienden a aumentar.

En caso de declaración de avería gruesa, las consecuencias financieras pueden ser muy importantes.

Cuando contratan un servicio de transporte marítimo, los cargadores se centran lógicamente en las tarifas de flete y los plazos de entrega, que son las dos cuestiones fundamentales.

Sin embargo, no tener en cuenta el riesgo de avería común puede acarrear una doble penalización: (1) el retraso o incluso la falta de entrega de la mercancía; (2) gastos que pueden superar ampliamente el valor de la mercancía transportada.

Existe un producto sencillo y económico que permite cubrir el riesgo de avería común: el seguro de transporte «franco de averías particulares salvo (FAP salvo)».

Este seguro es equivalente a una póliza de seguro de automóvil «a terceros». Este dispositivo cubre la mercancía, como *mínimo*, frente a la obligación de contribuir financieramente. (resumen de <https://market-insights.upply.com/fr/transport-maritime-comment-generer-le-risque-davarie-commune>)

5. EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

Para contratar una póliza de seguro marítimo, se recomienda acudir a aseguradoras que cuenten con una experiencia reconocida en el ámbito marítimo y con una competencia reconocida en los oficios del mar. Hay algunos apartados del contrato que requieren especial atención:

- **Cláusulas especiales** (exclusiones y específicas)
 - Riesgos de contaminación radiactiva, riesgos químicos.

- Mercancías peligrosas (cláusulas de exclusión).

- **Los plazos de carencia**

- El plazo de carencia (la duración del plazo) estipulado en el contrato de seguro corresponde al período durante el cual la garantía no se aplica.
- El plazo de carencia comienza el día de la fecha de entrada en vigor del contrato.

6. PARÁMETROS DE TARIFACIÓN DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS

Las tarifas de los seguros marítimos y de transporte dependen de múltiples criterios, entre los que destacan:

- Las coberturas contratadas: responsabilidad civil profesional, seguro de casco

del buque, seguro de mercancías transportadas, otras coberturas adicionales, etc.

- La embarcación: valor asegurado, motor, tamaño, etc.
- La zona de navegación.

7. LO QUE HAY QUE TENER EN CUENTA ANTES DE CONTRATAR UN SEGURO MARÍTIMO

Toda mercancía nueva que circule a nivel internacional está asegurada por quien la tiene en su poder (transportista, agente de transporte, operador de transporte y logística, etc.). Sin embargo, estos seguros tienen un límite máximo y se expresan en DEG¹ por kg. Con frecuencia, la cobertura resulta insuficiente para hacer frente a los riesgos que se corren durante el transporte; esto es especialmente cierto en el transporte marítimo (convencional o en contenedores).

- **Medidas a adoptar:**

- identificar los riesgos: averías comunes y/o particulares en el transporte marítimo, destino,
- optar por un seguro *ad valorem*² que cubra a los demás y sea el único interlocutor de la empresa,
- elegir un único interlocutor: compañía, agente de seguros, corredor, transitario
- analizar las coberturas: «FAP salvo...», Todos

Riesgos, ...

- seleccionar una póliza: de viaje, de responsabilidad civil, de suscripción.

- **Recomendaciones:**

- siempre que sea posible, contratar un seguro en Francia: cobertura más completa, importe más elevado,
- algunos países, especialmente en África, exigen una cobertura en su territorio: hay que evitarlo
- no hay que olvidar que «a todo riesgo» no significa todos los riesgos; por lo tanto, hay que personalizar la póliza,
- si es posible, cubrir los riesgos excepcionales: cobertura de averías y pérdidas como consecuencia de acontecimientos excepcionales como disturbios, guerra, terrorismo, etc.
- No hay que olvidar nunca que la fuerza mayor no existe en el ámbito internacional.



<https://assurance-bateau.ooreka.fr/comprendre/assurance-maritime>

<https://market-insights.upply.com/fr/transport-maritime-comment-gerer-le-risque-davarie-commune>

1. [Derechos especiales de giro](#) - 2. en función del valor

**Documento elaborado por la Comisión de Materiales, Madera y Normalización de la ATIBT
Revisado y traducido para el proyecto Madera Cero Deforestación**

