

UNIVERSIDAD DE VALPARAISO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS

ESCUELA DE AUDITORIA

EL SEGURO EN EL TRANSPORTE MARITIMO
DE CARGA

MEMORIA PARA OPTAR AL TITULO DE
CONTADOR AUDITOR
LICENCIADO EN AUDITORIA

Alumno: Jaime Badilla Herrera

Profesor Guía: ALEXIS ALEMADA GARREPO

Profesor Tutor: HERNANDO GONZALEZ MUÑOZ

Valparaiso - Chile

1998

23
1998

UNIVERSIDAD DE VALPARAISO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ESCUELA DE AUDITORIA

2100 HPN 451

*Seguro de Carga
Seguros
Transporte marítimo
seguros para el mar*

EL SEGURO EN EL TRANSPORTE MARITIMO DE CARGA

**MEMORIA PARA OPTAR AL TITULO DE
CONTADOR AUDITOR
LICENCIADO EN AUDITORIA**

ALUMNO : JAIME BADILLA HERRERA
PROFESOR GUIA: ALEXIS AHUMADA CARREÑO
PROFESOR
INFORMANTE : HERNANDO GONZALEZ MUÑOZ

Agradecimientos

A mis padres, hermanos en especial a mi hermana Ileana por su ayuda desinteresada, a mi familia, profesores, profesor guía, administrativos, auxiliares, compañeros de curso, amigos y Srta. Katherine Flores Saez. A todos ellos mis más sinceros agradecimientos por su apoyo y amistad.

I N D I C E

INTRODUCCION	1
CAPITULO I “EL SEGURO EN GENERAL”.	3
1.1. BREVE RESEÑA HISTORICA DEL SEGURO.	3
1.2. ORDENAMIENTO JURIDICO DEL SEGURO EN CHILE.	5
1.3. CONCEPTO DE SEGURO EN GENERAL.	7
1.4. CARACTERISTICA JURIDICA DEL CONTRATO.	8
1.5. CLASIFICACION DEL CONTRATO DE SEGURO.	10
1.6. LAS PARTES EN EL CONTRATO DE SEGURO.	13
1.6.1. ASEGURADOR – ASEGURADO.	13
1.7. LOS ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO.	17
1.7.1. LA COSA ASEGURADA – EL RIESGO – LA PRIMA.	17
1.7.2. SON ASEGURABLES.	18
1.7.3. NO SON ASEGURABLES (ART. 522 INC.2° DEL CODIGO DE COMERCIO).	19
1.7.4. EL RIESGO.	20
1.7.4.1. RIESGOS QUE EL ASEGURADOR NO RESPONDE A MENOS QUE EXISTA ESTIPULACION EXPRESA (ART. 522 DEL CODIGO DE COMERCIO).	23
1.7.5. LA PRIMA.	25
1.7.5.1. CASOS DE DEVOLUCION DE LA PRIMA.	25
1.8. FORMALIDADES DEL CONTRATO DE SEGURO.	26
1.9. GENERALIDADES DE LAS P OLIZAS.	28
1.10. LOS EFECTOS DEL CONTRATO DEL SEGURO.	31

1.10.1.	LAS OBLIGACIONES DEL ASEGURADO – LAS OBLIGACIONES DEL ASEGURADOR.	31
1.10.2.	OBLIGACIONES O CARGAS AL TIEMPO DE CELEBRAR EL CONTRATO.	31
1.10.3.	OBLIGACIONES O CARGA DURANTE LA VIGENCIA DEL CONTRATO.	32
1.10.4.	OBLIGACIONES O CARGA UNA VEZ OCURRIDO EL SINIESTRO.	32
1.10.5.	OBLIGACIONES DEL ASEGURADOR.	33
	CAPITULO II “EL SEGURO MARITIMO”.	36
2.1.	GENERALIDADES.	36
2.2.	DEFINICION DE SEGURO DE TRANSPORTE MARITIMO.	37
2.3.	EL SEGURO MARITIMO EN CHILE.	37
2.3.1.	MARCO JURIDICO DEL SEGURO MARITIMO EN CHILE.	38
2.4.	INTERPRETACION DEL CONTRATO DE SEGURO MARITIMO.	40
2.5.	LA CAUSALIDAD.	41
2.5.1.	LA PRUEBA DE LA CAUSA.	42
2.5.2.	CAUSAS FORTUITAS.	43
2.5.3.	NOCION DE CAUSA.	43
2.6.	CONCEPTO DE SEGURO MARITIMO.	45
2.6.1.	EL SEGURO DE CARGA (MERCADERIAS).	46
2.7.	CARACTERISTICAS DEL SEGURO MARITIMO.	46
2.8.	EL RIESGO RELACIONADO CON EL SEGURO MARITIMO.	47
2.9.	CLASIFICACION DE LOS RIESGOS DE CARGA DEL TRANSPORTE MARITIMO.	48
2.10.	CONCEPTO DE PERDIDA.	50
2.11.	CONCEPTO DE AVERIA.	51

2.12.	AVERIA SIMPLE O PARTICULAR.	51
2.13.	AVERIA GRUESA O COMUN.	52
2.13.1.	RELACION ENTRE EL SEGURO MARITIMO Y LA AVERIA GRUESA.	53
2.13.2.	EL DERECHO APLICABLE EN AVERIA GRUESA.	53
2.13.3.	LAS REGLAS DE YORK Y AMBERES 1994.	54
2.14.	EL SALVAMENTO MARITIMO.	55
2.15.	INTERESES ASEGURABLES.	56
2.16.	CLAUSULAS INTERNACIONALES DE COMPRA-VENTA E INCOTERMS.	58
2.17.	VALOR ASEGURABLE.	59
2.18.	PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO SEGURO MARITIMO.	60
2.19.	DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES.	61
2.19.1.	EL ASEGURADO.	62
2.19.2.	EL ASEGURADOR.	63
	CAPITULO III “LA PRACTICA DEL SEGURO DE TRANSPORTE MARITIMO”.	67
3.1.	LA POLIZA.	67
3.1.1.	POLIZA VALORADA.	68
3.1.2.	MODALIDADES DE POLIZA.	68
3.1.3.	POLIZA POR VIAJE.	71
3.1.4.	POLIZA POR TIEMPO.	71
3.2.	CERTIFICADO DE SEGURO.	71
3.3.	LAS COBERTURAS EN EL SEGURO MARITIMO.	72
3.3.1.	GENERALIDADES.	72
3.3.2.	CLASIFICACION DE LAS COBERTURAS.	73

3.3.3.	ESTRUCTURA FUNDAMENTAL DE LA COBERTURA.	74
3.3.4.	RECOMENDACIONES A LA COBERTURA MARITIMA	74
3.4.	LA CAUSA Y EL EFECTO.	75
3.4.1.	LAS CAUSAS.	75
3.4.2.	LOS EFECTOS.	81
3.5.	VIGENCIA DEL SEGURO DE TRANSPORTE MARITIMO.	90
3.5.1.	VIGENCIA DE LA POLIZA.	90
3.5.2.	VIGENCIA DE LA COBERTURA.	91
3.5.3.	EL COMIENZO DE LA VIGENCIA.	91
3.5.4.	LA DURACION DE LA VIGENCIA.	91
3.5.5.	TERMINACION DE LA VIGENCIA DE LA COBERTURA	92
3.6.	EL SIGNIFICADO EN LA DETERMINACION DE VALORES.	93
3.6.1.	VALOR ASEGURABLE.	93
3.6.2.	LA SUMA ASEGURADA.	94
3.6.3.	VALOR INDEMNIZABLE.	94
3.6.4.	RELACION ENTRE VALOR ASEGURABLE, INDEMNIZABLE Y LA SUMA ASEGURADORA.	94
3.6.5.	EL INFRASEGURO.	95
3.6.6.	CAUSAS QUE PUEDE TENER EL INFRASEGURO.	95
3.6.7.	EL SOBRESEGURO.	96
3.6.8.	VALORACION EN POLIZA ESPECIFICA FLOTANTE.	97
3.6.9.	DOBLE SEGURO.	97
	CAPITULO IV “APLICACIONES AL SEGURO DE CARGA MARITIMO”.	99
4.1.	ASPECTOS GENERICOS DEL COMERCIO INTERNACIONAL.	99
4.2.	CUANDO NACEN LAS OBLIGACIONES DEL COMPRADOR Y	100

VENDEDOR

4.3.	CUANDO DEBE CONTRATARSE UN SEGURO.	104
4.3.1.	QUIENES TIENEN INTERES ASEGURABLE.	105
4.4.	PROTECCION SUPLEMENTARIA.	108
4.5.	TRAMITE PARA CELEBRAR UN CONTRATO DE SEGURO.	109
4.6.	COBERTURA DE SEGURO DE CARGA MARITIMA.	111
4.6.1.	CLAUSULAS CHILENAS PARA CARGAMENTO.	113
4.6.2.	COBERTURAS.	115
4.6.3.	COBERTURA DEL SEGURO DE CARGA MARITIMA.	121
4.6.4.	MERCADERIAS QUE NO DEBERAN ASEGURARSE EN CONDICIONES MAS AMPLIAS QUE "C".	122
4.7.	FACTORES QUE DETERMINAN LOS RIESGOS PARA FIJAR LA TASA DEL SEGURO.	123
4.7.1.	CLASE Y NATURALEZA DE LA MERCANCIA.	123
4.7.2.	EL EMBALAJE DE LA MERCANCIA.	125
4.7.3.	EL MEDIO DE TRANSPORTE.	125
4.7.4.	FORMA DE EMBARQUE.	127
4.7.5.	EL TRAYECTO Y LA RUTA DEL TRANSPORTE.	127
4.7.6.	LA FECHA DEL EMBARQUE.	128
4.7.7.	LA COBERTURA.	128
4.7.8.	OTRA INFORMACION.	128
4.8.	MONTO DEL SEGURO.	128
4.8.1.	DETERMINACION DEL MONTO DEL SEGURO.	129
4.9.	EL SINIESTRO Y LA RECLAMACION.	131
4.9.1.	PROCEDIMIENTO A SEGUIR POR EL ASEGURADO.	131
4.9.2.	PROCEDIMIENTO A SEGUIR POR EL ASEGURADOR EN CASO DE SINIESTRO.	135

4.10.	LIQUIDACION DEL SINIESTRO.	136
4.10.1.	¿QUÉ ES LIQUIDADOR DE SEGURO? (LIQUIDADOR DE SINIESTRO).	136
4.10.2.	FUNCIONES DEL LIQUIDADOR.	137
4.10.3.	PROCEDIMIENTO DE LIQUIDACION DE SINIESTROS (CIRCULAR N°1116 DEL 07/04/93 S.V.S.).	138
4.10.4.	TIPOS DE LIQUIDACION.	140
4.10.5.	PROCESO DE LIQUIDACION DE SINIESTRO.	140
4.10.6.	AJUSTE DE AVERIA GRUESA PROVOCADO POR UNA VARADURA.	143
4.10.5.	PAGO DE LA INDEMNIZACION Y LA SUBROGACION.	144
4.11.	DETERMINACION DE RESPONSABILIDAD.	144
4.11.1.	MEDIOS DE P RUEBA.	145
4.12.	RECUPERO DE LAS PERDIDAS PAGADAS POR EL ASEGURADOR DE LA CARGA.	146
4.13.	SALVATAJE.	149
	CAPITULO V “PREVENCION DE SINIESTROS”	150
5.1.	GENERALIDADES.	150
5.2.	RIESGOS COMUNES AL TRANSPORTE DE MERCANCIA.	151
5.3.	CAUSAS PRINCIPALES DE PERDIDAS.	152
5.4.	PREVENCION DE SINIESTRO.	157
5.4.1.	RECOMENDACIONES A LOS ASEGURADORES.	157
5.4.2.	RECOMENDACIONES AL EXPORTADOR (EMBARCADOR).	158
5.4.3.	RECOMENDACIONES A LOS CONSIGNATARIOS (DESTINATARIOS – IMPORTADORES).	160
5.5.	RECOMENDACIONES AL SEGURO DE TRANSPORTE MARITIMO	162

	EN CHILE.	
5.6.	FACTORES PERMANENTES.	163
5.7.	PROCEDIMIENTO A SEGUIR PARA CONTENEDORES FULL (FCL) SELLADO EN ORIGEN.	170
5.8.	FACTORES CIRCUNSTANCIALES O TRANSITORIOS.	172
5.8.1.	ASEVERACIONES NO SIEMPRE CIERTAS (EXAGERACIONES O MITOS).	173
5.9.	SITUACIONES QUE TRANSITORIAMENTE AFECTAN AL COMERCIO INTERNACIONAL Y LOS RIESGOS DEL TRANSPORTE.	176
	CAPITULO VI “ASPECTOS CONTABLES DE CONTROL INTERNO Y TRIBUTARIO”	178
6.1.	ASPECTOS CONTABLES.	178
6.1.1.	GASTOS PAGADOS POR ANTICIPADO.	179
6.1.2.	GASTOS PAGADOS POR ADELANTADO REGISTRADOS INICIALMENTE COMO ACTIVOS.	179
6.1.3.	GASTOS PAGADOS POR ADELANTADO REGISTRADOS INICIALMENTE COMO UN GASTO.	181
6.2.	ASPECTOS DE CONTROL INTERNO.	184
6.2.1.	CONTROL INTERNO DE LOS GASTOS PAGADOS POR ADELANTADO.	185
6.2.2.	PROGRAMA DE AUDITORIA PARA LOS GASTOS PAGADOS POR ANTICIPADO.	187
6.2.3.	LISTADO DE SEGURO PAGADO POR ANTICIPADO DICIEMBRE 31/XX.	190
6.2.4.	REVALORIZACION DE LOS GASTOS PAGADOS POR ANTICIPADO.	190
6.3.	ASPECTOS TRIBUTARIOS.	191

6.3.1.	ASEGURADORES NO ESTABLECIDOS EN CHILE.	192
6.3.2.	LEYES TRIBUTARIAS.	193
6.3.3.	IMPUESTO A LA RENTA (D.L. N°824 DE 1984).	193
6.3.4.	IMPUESTO ADICIONAL.	193
6.3.5.	PRIMAS DE SEGUROS EXENTAS DE IMPUESTO ADICIONAL (ART.59 N°3).	194
6.3.6.	IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (I.V.A.).	194
6.3.7.	ESTAN EXENTAS DEL REFERIDO IMPUESTO LAS SIGUIENTES PRIMAS.	195
6.3.8.	MOMENTO EN QUE SE DEVENGA EL IMPUESTO.	195
6.3.9.	SUJETO DEL IMPUESTO.	196
6.3.10.	CREDITO FISCAL.	197
6.3.11.	PROPORCIONALIDAD DEL CREDITO FISCAL.	197
	CONCLUSIONES.	201
	BIBLIOGRAFIA.	203

INTRODUCCION

Nuestro país en los últimos tiempos ha experimentado una apertura económica en todas las áreas, en especial su intercambio en comercio internacional. Con esta nueva modalidad, su mayor frecuencia en transacciones, ha ampliado el rango de probabilidad de siniestro marítimo.

Los seguros de carga marítima, nos otorgan la seguridad necesaria para que las mercancías embarcadas hacia un lugar determinado o internadas al país, queden garantizadas desde el punto de vista del riesgo que involucra su traslado por los puertos, vía marítima y terrestre.

Los riesgos que rodea al comercio internacional son variados y de múltiples características. El seguro marítimo ha podido adaptarse a través de los tiempos a las condiciones cambiantes del comercio, logrando coberturas cada vez más amplias y competitivas, dando garantía suficiente a los requerimientos.

Hoy en día, ningún empresario por osado que sea podrá obviar el costo que significa garantizar el negocio contratando un seguro. Pero ello no siempre avala un afortunado término, ya que por abaratar costos o desconocimiento de la cobertura contratada, al producirse un siniestro y posterior liquidación las consecuencias pueden ser desastrosas.

La exposición en esta materia, nos lleva a plantearnos que nuestro principal objetivo es entregar una herramienta de consulta y orientación para aquellas personas que posean interés en el tema, profesionales que tengan relación con la actividad naviera e intercambio de mercancía y todas aquellas personas que tengan a su haber la toma de decisión con dicho motivo.

Para el logro de nuestro propósito, nos hemos adentrado en los conceptos genéricos que son atribuibles a todo tipo de seguros. Teniendo la base, incursionamos en el seguro marítimo visualizando conceptos, normas, las partes contratantes y coberturas vigentes en nuestro país.

También se ha considerado de mucha importancia el conocer los riesgos propios que involucra a las mercancías transportadas, así también la prevención de siniestros.

Por último, daremos una visión general de los aspectos contables de control interno y tributario, que relaciona al contrato de seguro con el que hacer empresarial.

CAPITULO I “EL SEGURO EN GENERAL”

1.1. Breve reseña histórica del Seguro

No se sabe con certeza cuando fue el inicio del Seguro, lo que sí se sabe es que los pueblos de la antigüedad como los fenicios, babilonios, griegos y romanos, de alguna forma tenían un sistema de Seguro con el cual se protegían para el logro de sus cometidos comerciales y algunos de índole social. Los Fenicios al parecer fueron los creadores del préstamo a la guerra, el que tiene alguna relación con el Seguro actual. (Ver 2.1.). Los Babilonios hacían su tráfico comercial mediante el cual en caso de asalto, robo o pérdida de mercadería, se indemnizaban recíprocamente conforme a reglas que se asemejan a lo que actualmente se denomina Avería Común. (Ver. 2.1.3.).

Es en la Edad Media donde el Seguro Marítimo comienza a destacarse con características semejantes a las actuales. En libros comerciales en el año 1319, aparecen contratos que muestran características de un verdadero contrato de Seguro Marítimo.

Las primeras leyes conocidas se dictan en las ciudades italianas de Génova 1369, Florencia 1393, y Venecia en 1411. Desde Génova y Florencia siguen principalmente hacia Inglaterra (Londres), banqueros, prestamistas que tenían nociones de Seguro. Fue entonces en Inglaterra donde más se desarrolló el Seguro. La Reina Isabel I dictó en 1601, la Ley de arbitrajes, en la cual se estableció la forma cómo debían conducirse los negocios de Seguro. Por esa época la mayoría de los aseguradores eran personas naturales, no existiendo las sociedades, salvo para alguna aventura en particular.

Fue en los siglos XVII y XVIII, la época en que el Seguro toma la forma que hoy se le conoce, salvo algunos perfeccionamientos técnicos. Alrededor de 1685, comienza a

actuar Edward Lloyd, el que era dueño de un café cercano al río Támesis, lugar donde llegaban los dueños de naves, capitanes, dueños de carga y comerciantes. El señor Lloyd para obtener clientela instaló una serie de servicios, facilitó material de escritura, estableció un sistema de mensajeros recogedores de noticias, relacionadas con asuntos marítimos, etc. Publicó boletines con informaciones, el “Lloyd’s News. Sobre la base de la información que se entregaba se conocían coberturas de seguros y otras transacciones. Posteriormente el señor Edward Lloyd, se trasladó a Lombard Street consolidando la fraternidad aseguradora.

En 1769, se formó un pequeño comité en el que dieron la estructura al “New Lloyd’s”. Los aseguradores de aquella época actuaban a título personal y eventualmente conformaban comunidades como la que fundó Lloyds. Más tarde se formaron las compañías de Seguro. Con el correr de los años, hizo que los grupos con intereses comunes se separaran, contituyendo sociedades especializadas, entre ellas se creó una sociedad informal que se conoce hasta hoy como “Aseguradores del Lloyd’s” (Lloyd’s de Londres). Lloyd’s fue autorizada como sociedad legal en 1871, restringiendo sus actividades al Seguro Marítimo, ampliándose éstas por Ley en 1911, a “Seguros de Toda Descripción incluyendo los de Garantía”.

El Seguro existía entre personas naturales porque estaba basado en la buena fé, se argumentaba que una compañía no tenía conciencia.

Las compañías nacieron bajo el amparo del Rey en 1724, las que fueron la “Royal Assurance” y la “London Assurance”. Antes de esa época, se formaban compañías sólo para asegurar una aventura específica. Las dos compañías autorizadas quisieron tener el monopolio del Seguro, tratando de destruir el “New Lloyd’s. En 1810, perdieron el

monopolio dándose autorización para la creación de otras compañías. Junto a las compañías aseguradoras y organismos aseguradores como el Lloyd's Underwriter's Association (Asociación de Aseguradores Lloyd's; Lloyd's de Londres), se crearon a comienzos del siglo XVIII, un cierto tipo de mutualidades conocidas actualmente como "Clubs", integrados por armadores asociados sin fines de lucro, para el efecto de cubrir a sus socios sobre determinados riesgos, cuya cobertura suele no ser asegurada por las compañías aseguradoras. Los Clubs más importantes son los "Protection and Indemnity" (P. and I.).

Remontándonos a la Edad Media la disciplina legislativa se hace más completa con la Ordenanza de Barcelona en 1435, 1458 y 1484, y con la Ordenanza de Bilbao en 1492. En Chile el Seguro Marítimo, se rigió en sus inicios por la Ordenanza de Bilbao, y sus primeras operaciones se gestionaron por comerciantes ingleses. Con la dictación del Código de Comercio en 1865, la materia del Seguro Marítimo fue tratada por esta legislación.

1.2. Ordenamiento Jurídico del Seguro en Chile

El Código de Comercio en los Art. 512 al 601, contempla un conjunto de normas aplicables tanto a los Seguros Terrestres como Marítimos. (Ver 1.5.). En los Art. 1158 al 1202, se contienen las normas que regulan los Seguros Marítimos. Estas son nuevas y resultan de las modificaciones introducidas por la Ley 1.868 en el año 1988. Esta ley sustituyó enteramente al Libro III, que regula la navegación y el comercio marítimo. Forma parte también las normas del Código sobre Seguro Marítimo, las disposiciones sobre prescripción en el Título X, de dicho cuerpo legal. Por otra parte, el Contrato de Seguro está regido por lo que dice el Código Civil en asunto de contratos.

El Comercio de Seguro fue originalmente regulado por la Ley N° 4.228 de 1927, cuyo texto refundido contempla la legislación sobre Seguros, el Decreto con Fuerza de Ley (DFL) N° 251 de 1931, trata sobre las compañías de Seguro e incluye las normas que podrían llamarse el derecho de las empresas de seguro. En general se trata de la normativa que regula la forma como se debe ejercer el comercio de seguro en Chile. Por ejemplo, las funciones y atribuciones del organismo contralor, prescripciones sobre seguro y reaseguro, las entidades que pueden ejercer este comercio, sobre liquidaciones de siniestro, sobre inversiones, etc.

Por otro lado, tenemos la Ley de Navegación contenida en el Decreto Ley N° 2.222 de 1978, en cuanto reglamenta el seguro de responsabilidad que los propietarios, armadores y operadores de nave, de más de tres mil toneladas deben contratar para responder de daños derivados de los derrames de hidrocarburo y otras sustancias nocivas.

EL DFL N° 251 del año 1931, estuvo vigente por más de 50 años hasta la dictación del DFL N° 3.057 de 1980. Este decreto está inspirado en los principios de la libre competencia y la apertura de la actividad de Seguro a la inversión extranjera. Dicha norma ha sido complementada por las modificaciones contenidas en la Ley N°18.660 del año 1987, cuyo objetivo principal consistió en mejorar las disposiciones que regula la inversión, que deben respaldar las reservas técnicas y el patrimonio de las entidades aseguradoras.

Posteriormente, la Ley N° 18.814 del año 1989, modificó la legislación de Seguro contenida en el citado DFL N° 251, del año 1931. La Ley N° 18.889 del año 1989, estableció algunas pequeñas modificaciones.

Paralelo a estas legislaciones se encuentran todas las resoluciones y dictámenes de la Superintendencia, configurando un grupo especial de normas aplicables a los Seguros.

1.3. Concepto de Seguro en general

El Seguro consiste en: “hacer recaer los efectos y responsabilidades pecuniarias de un determinado hecho imprevisto en un patrimonio distinto de aquel que debía soportarlo”¹. Otro autor lo define como “un contrato en virtud del cual una parte toma a su cargo, mediante un precio convenido, los riesgos de una cosa ajena y se compromete a indemnizar al otro contratante de la pérdida o del daño que pueda resultar de casos fortuitos o de fuerza mayor”².

El Código de Comercio en su Art. 512 lo define como: “Un contrato bilateral, condicional y aleatorio, por el cual una persona natural o jurídica, toma sobre sí por un determinado tiempo todo o alguno de los riesgos de pérdida o deterioro que corren ciertos objetos pertenecientes a otra persona, obligándose, mediante una retribución convenida e indemnizable la pérdida o cualquier otro daño estimable que sufran los objetos asegurados”.

Esta definición ha quedado obsoleta por estar incompleta y contener errores notorios. Decimos que está obsoleta, ya que el Seguro no es un contrato aleatorio. Cuando hablamos de aleatoriedad estamos diciendo que existe una situación incierta de pérdida o ganancia, pero esto no es del todo cierto. Del punto de vista económico, las empresas minimizan la posibilidad de pérdida, esto es logrado con el gran número de seguros que contratan. La prima está bien calculada. Del conjunto de ellas, la empresa obtendrá lo necesario para cubrir las indemnizaciones, los gastos generales, los costos de

¹ “El Seguro de ganancia” (Memoria) José Camus Foncea

² “Algunos Seguros especiales” (Memoria) Cecilia Montoya y Bernardo Araya

financiamiento más la utilidad prevista. Para el asegurado tampoco se trata de un contrato aleatorio, ya que el seguro es un contrato de mera indemnización y no puede ser jamás ocasión de una ganancia (Art. 517 Código de Comercio). Si se produce el siniestro, el asegurado recibirá la indemnización, si el siniestro no ocurre no podríamos afirmar que se malgastó el dinero del pago de la prima, porque estaríamos afirmando que el siniestro era deseable. Si el asegurado toma un seguro por un valor que no cubre el valor del posible daño, en dicho caso obtendrá una pérdida, pero no emana de la naturaleza del contrato.

Decimos que la definición de contrato de seguro es incompleta porque se refiere a los seguros de cosa, pero no comprende los seguros de derecho, de patrimonio total, de vida o salud e integridad corporal y mental de las personas. Decimos que la definición de contrato de seguro es errónea, ya que caracteriza al seguro como un contrato condicional. Pero éste nace puro y simple, y no se encuentra sujeto a condición alguna en lo relativo a su nacimiento. La condicionalidad está dada por la obligación del asegurado, ya que ello depende de un hecho fortuito e incierto y el riesgo que amenaza al asegurador.

1.4. Característica Jurídica del Contrato

El contrato de Seguro es bilateral, ya que las partes contratantes se obligan recíprocamente. El asegurador asume el riesgo y el asegurado a pagar la prima; dar una información cabal sobre el objeto de seguro; los riesgos que transfiere; y la prevención de los riesgos. Si el siniestro ocurre quedan las partes sujetas a otras obligaciones. Lo que destaca es la indemnización por parte del asegurador.

El Seguro es oneroso, porque tiene por objeto la utilidad de ambos contratantes. Para el asegurador es un negocio de lucro y para el asegurado la ventaja de transferir los riesgos

de pérdida patrimonial contra los cuales se asegura.

El Seguro es un contrato solemne, porque se perfecciona y prueba por escritura pública, privada u oficial (Art. 514 del Código de Comercio).

El documento por el cual se contrata el Seguro se llama póliza. Algunos sostienen que la exigencia de la póliza sólo es un título probatorio. Si fuera una formalidad su omisión ocasionaría la nulidad absoluta del contrato. Pero el Art. 515 del Código de Comercio, da el valor de promesa al contrato verbal de Seguro si los contratantes han convenido formalmente en la cosa, riesgo y prima.

El Seguro es un contrato conmutativo, ya que la firma que paga el asegurado se mira como equivalente del riesgo que asume el asegurador.

El Seguro es un contrato principal. Es decir, no precisa de otro contrato para tener una vida propia e independiente, o sea subsiste por sí misma sin necesidad de otra convención.

El Seguro es por regla general un contrato individual. Esto quiere decir que para su formación requiere el consentimiento unánime de las partes.

Hay Seguros que se contratan como colectivos, es decir afecta a todos los miembros de la colectividad, aunque no hayan consentido personalmente en él. Ejemplo: el Seguro de accidentes personales que toma un empleador en favor de sus empleados.

El Seguro es un contrato de tracto sucesivo porque las obligaciones de las partes se cumplen de manera continuada.

Seguro en término general es un contrato de adhesión, ya que las compañías celebran sus contratos por medio de pólizas impresas, en las cuales hay una parte fundamental que son las condiciones generales que no admiten más modificaciones. Es decir, una de las partes fija las condiciones del contrato y la otra se limita a prestar su aprobación o adhesión a dichas condiciones. Lo único susceptible de discusión es la aceptación o no de las condiciones generales y lo referente a los detalles de cada seguro, que se especifica en las condiciones particulares de la póliza. Ejemplo: cosa asegurada, monto del seguro, duración del mismo, valor de la prima, etc.

Es un contrato dirigido, porque el Estado a través de la Superintendencia de Valores y Seguros tiene intervención en el registro de modelos de póliza, y en la formalización del cumplimiento que en virtud de ellas contratan las compañías de Seguro. Es un contrato de buena fé. En el Seguro la buena fé adquiere una influencia especial, su violación libera a quien sea víctima de la falta de buena fé.

1.5. Clasificación del Contrato de Seguro

Desde el punto de vista legislativo, los seguros son privados y sociales. Esto es, los seguros se pueden contratar a beneficio de los intereses particulares de una persona siendo completamente voluntario. En cambio, el seguro social es obligatorio, porque los impone el Estado por razones de política social, y no persiguen fines de lucro.

Existe una categoría que tiene el carácter de privado y social, como es el caso del seguro que cubre los riesgos de invalidez y sobrevivencia de los afiliados al régimen previsional D.L. N° 3.500 de 1980 y de Renta Vitalicia. El seguro social está fuera del Derecho Comercial.

Son características del seguro individual: estar a disposición de toda persona; cubrir cualquier riesgo dentro de las posibilidades de asegurar; indemnizar perjuicios individuales; la prima la paga el propio asegurado o contrayente; su monto está limitado por la convención de las partes o el valor de las cosas, bienes o derechos.

Según el lugar donde ocurren los riesgos, se clasifican en: terrestres, marítimos y aéreos. Los riesgos que se transfieren al asegurador pueden amenazar las cosas, las personas y los derechos.

Según el Art. 561 del Código de Comercio, los seguros se dividen en: mutuos y a prima. Desde el punto de vista de la empresa aseguradora son seguros mutuos aquellos que se reúne un grupo de personas con el fin de asegurarse recíprocamente, asumiendo cada persona el carácter de asegurado y el conjunto de las personas el carácter de asegurador. La clasificación del Código de Comercio no está correcta porque los seguros mutuales pueden ser a base de prima. En Chile, el seguro se practica en forma mutual o comercial, debe hacerse en base a prima, es decir, cada asegurado debe pagar al momento del contrato una suma en dinero o prima que es el precio de la transferencia del riesgo. Lo contrario a este sistema es el seguro a base de cuotas, que practicaban las asociaciones mutuales en la época de la dictación del Código. El seguro mutual está muy restringido a partir de la Ley N° 18.814 de 1989, donde no se permite la constitución de nuevas mutuales de seguro, y sólo se autorizan las existentes a esa fecha.

La clasificación que mejor refleja la naturaleza jurídica y técnica es la diferencia entre grupos, ramos y modalidades. El grupo está integrado por aquellos contratos de seguros de objetos semejantes.

Se distinguen cuatro grupos:

- a) Grupo Seguro de Cosas. Donde el objeto del seguro es el interés del asegurado en una cosa.
- b) Grupo Seguro de Derecho. Donde el objeto del seguro es el interés del asegurado en un derecho, existente o esperado de existir de un tercero.
- c) Grupo Seguro de Patrimonio Total. El objeto del seguro es el interés del asegurado en la integridad de su patrimonio total.
- d) Grupo Seguro de Personas. El objeto del seguro es la vida, la salud o la integridad corporal o mental del asegurado.

Dentro de cada grupo, se pueden distinguir varios Ramos. Estos están constituidos por aquellos seguros que cubren riesgos semejantes. Son ejemplo de Ramos del primer Grupo (Grupo de Seguros de cosas) aquellos seguros contra riesgos de incendio, contra riesgos en transporte terrestre o marítimo, contra riesgos en el vehículo, seguro de naves contra riesgo de navegación. Son Ramos del segundo Grupo, el que asegura el cumplimiento del contrato contra el riesgo de incumplimiento de la contraparte (seguro de garantía), el seguro contra pérdidas de utilidades. Los Ramos del tercer Grupo son: el seguro de responsabilidad civil, el seguro contra riesgo de incremento de la responsabilidad familiar, y contra accidentes del trabajo. Finalmente los Ramos del cuarto grupo son: el seguro de vida, el de accidentes personales, el contra riesgos de enfermedades, y el seguro de desgravamen hipotecario.

La Modalidad en un seguro, surge dado que en las condiciones generales de las pólizas se señala ciertos casos, riesgos que no se cubren, a menos que haya estipulación expresa; ejemplo: En el Seguro de Vida puede darse dos modalidades: El Seguro puede ser para el caso de muerte o para el de sobrevivencia; puede ser con examen médico o sin éste, con indemnización especial en caso de muerte por accidente o sin ella.

Según el DFL N° 251 en su Art.8°, divide a las compañías aseguradoras en dos grupos. El primero lo constituyen los seguros generales y pertenecen aquellas compañías que cubren los riesgos de pérdida o deterioro en las cosas o en el patrimonio. Una subcategoría del primer grupo, está constituida por las llamadas compañías de seguros de crédito, que también están facultadas para cubrir los riesgos de garantía y fidelidad. Y el segundo Grupo se le conoce también como seguros de Vida y pertenecen las compañías que cubren los riesgos que afectan a las personas o que garantizan a éstas.

Esta clasificación tiene importancia para los efectos de determinar la clase de riesgos que pueden asumir las compañías de uno u otro grupo de compañías que son en forma exclusiva los riesgos del grupo al cual pertenecen.

1.6. Las partes en el Contrato de Seguro

1.6.1. Asegurador - Asegurado

El Código de Comercio en su Art. 513, define al asegurador como la persona que toma de su cuenta el riesgo y asegurado, la persona que queda libre de él.

En Chile la calidad de asegurador, se encuentra reservado hoy en día a las sociedades anónimas nacionales y por excepción a tres mutualidades de seguros que estaban en operación al tiempo de dictarse la Ley N° 18.660 del año 1987. Dichas mutualidades se rigen hoy por un estatuto especial contenido en el Art. 7° de la Ley N°18.600, que fue modificado por el Art. 2° de la Ley N° 18.814 y por el D.L. N° 1.092 del año 1975.

Antiguamente podían ejercer el comercio de seguro el Instituto de Seguro del Estado, las Cooperativas de Seguro, las Agencias de Compañía de Seguro extranjeras que se hubiesen

establecido en Chile antes del año 1928, y las Mutualidades de Seguro sin fines de lucro, autorizadas por el Ejecutivo.

En Chile no se prohíbe a los habitantes contratar seguros con compañías extranjeras no establecidas legalmente en el país. El Art. 4 DFL N° 251, establece que cualquier persona natural o jurídica, puede contratar libremente en el extranjero toda clase de seguros, siempre que se someta a la normativa de cambio internacional. Se exceptúan de esta norma los seguros obligatorios establecidos por ley y contemplados en el DL N° 3.500 del año 1980, sobre el nuevo régimen previsional.

La contratación de seguros con compañías no establecidas en Chile estará gravada con los mismos impuestos que afecta a los seguros contratados con compañías nacionales y otras leyes especiales. Dicho impuesto corresponde al Impuesto al Valor Agregado, que grava la prima en un 18%, y los impuestos establecidos en leyes especiales que son los que fija la Ley de Impuesto a la Renta contenida en el DL N° 824 del año 1974, que corresponde al Impuesto Adicional a la Renta. Este constituye una especie de protección a la actividad aseguradora nacional.

La contratación de seguro en el extranjero no autoriza a los aseguradores extranjeros a operar en nuestro país. Estos no podrán ofrecer ni contratar seguros en Chile, sea directamente o a través de intermediarios. Pero en el caso de una persona tome seguro en el extranjero, el asegurador foráneo podrá inspeccionar el riesgo, liquidar y pagar los siniestros y cobrar y percibir la prima convenida (Art.46 DFL N° 251 modificada por las Leyes N°16.660 y 18.814).

La otra parte en el contrato de seguro se denomina contrayente, estipulante o contratante,

y puede o no coincidir con la persona del asegurado. El contrayente es quien celebra el contrato con el asegurador y sobre el cual recae las obligaciones generadas por el contrato. Cuando la persona contrayente no coincide con el asegurador, algunas obligaciones recaen sobre el asegurado. El asegurado es quien queda libre del riesgo asumido por el asegurador.

El seguro puede celebrarlo una persona en nombre de otra, ya sea porque es su representante legal, su mandatario o su administrador (en el caso de sociedades); en tales casos la persona contrayente es distinta a la del asegurado. También puede celebrar un contrato una persona por cuenta de otra, aunque no tenga facultad para representarlo, siempre que el asegurado exteriorice su aceptación en forma expresa o tácita.

El seguro por cuenta ajena, el asegurado puede ser persona determinada o indeterminada. La indeterminación puede ser que no sea posible establecer en el momento de la contratación, la persona dueña de la cosa asegurada, o porque tratándose de un seguro colectivo el conjunto de personas esté sujeto a variaciones. Ejemplo: Es el caso del seguro de bienes vendidos bajo la modalidad CIF (costo-seguro-flete); el seguro que se contrata “por cuenta de quien corresponda”. Cualquiera sea la transferencia de dominio de los bienes, siempre el titular de ellos estará asegurado sin necesidad de gestionar el traspaso de la póliza. El Código de Comercio es su Art. 1167, se refiere a este tipo de seguros relativo al seguro marítimo.

Los requisitos que debe cumplir el asegurado para constituirse como tal es: el relativo a su capacidad e interés real en evitar los daños.

El Código de Comercio en su Art. 518, plantea que sólo pueden celebrar un contrato de

seguro todas las personas hábiles para obligarse, lo que significa que los inhábiles deben actuar representados o autorizados por sus representantes legales. Habilidad es sinónimo de capacidad. Toda persona es legalmente capaz, excepto aquellos que la ley declara incapaz.

Además el asegurado deberá poseer un interés real en evitar los daños y la conservación del objeto asegurado (Art. 518, Código de Comercio), cualquiera sea la calidad legal. El seguro que llegara a faltar el interés, será nulo y de ningún valor. El interés que se refiere es de orden económico y no afectivo, ya que debe existir un interés real pecuniario. El propietario de una cosa o parte de ella, tendrá un interés evidente en su conservación, dado que su destrucción o daño le signifique un perjuicio. También el Art. 517, del Código de Comercio hace referencia a la existencia del interés, al decir: "Respecto al asegurado, el seguro es un contrato de mera indemnización y jamás puede ser para él la ocasión de una ganancia". Confirma el carácter indemnizatorio del seguro.

Este interés por regla general debe existir al tiempo de celebrar el contrato o a la fecha que comience a correr los riesgos. En el transporte marítimo es suficiente tener interés al momento de celebrar el contrato o una razonable expectativa de que ese interés existirá al momento del siniestro. Un ejemplo lo constituye las pólizas flotante (Ver 3.1.2.). También puede traer interés en el seguro el llamado beneficiario, es decir, sin ser el asegurado va a recibir las indemnizaciones que corresponda pagar al asegurador; no es parte del contrato y no asume por tanto obligaciones. Su designación como tal dura mientras el contrayente no revoque la designación de beneficiario. También su derecho puede desaparecer por anulación - resolución o caducidad del contrato o por voluntad de las partes.

Corresponde al beneficiario reclamar lo estipulado en el contrato, manifestándole de manera expresa o tácita. La calidad de beneficiario puede establecerse siempre que tenga un interés en la conservación del bien asegurado o de la persona. Este interés en el seguro de cosas, derechos o patrimonios, debe ser un interés pecuniario; en el seguro de vida puede ser afectivo o moral.

En el seguro por cuenta ajena, es fácil confundir asegurado con beneficiario, la diferencia radica que el beneficiario no lo afectan obligaciones ni cargas, mientras al asegurado no contrayente puede afectarlo, y siempre habrá cargas que deba soportar.

1.7. Los elementos del Contrato de Seguro

1.7.1. La Cosa Asegurada - el Riesgo - la Prima

La noción de riesgo en el seguro, es inconcebible sin algo que los soporte; ese algo que soporte el riesgo se denomina “cosa objeto del seguro”.

Pueden ser aseguradas todas las cosas corporales o incorporales, con tal que existan al tiempo del contrato, o en la época en que principia a correr los riesgos por cuenta del asegurador, tengan un valor estimable en dinero, pudiendo ser objeto de una especulación lícita, y se hallen expuestas a perderse por el riesgo que tome sobre sí el asegurado (Art. 522 inciso 1º del Código de Comercio). Esta definición es incompleta porque no ha considerado la persona humana, ni resulta aplicable al seguro de personas, ya que éstas no son estimables en dinero, aunque contractualmente pueda fijarse el monto en que se asegura la vida de alguien.

1.7.2. Son Asegurables

- a) Las cosas corporales e incorporeales. Las corporales son aquellas que tienen que ser real, y pueden ser percibidas por los sentidos. Por ejemplo: un automóvil (Art. 568 inc.2º Código Civil). Las cosas incorporeales, son las que consisten en un menor derecho. Por ejemplo: los créditos (Art. 568 inc.3º Código Civil). Es decir, aquellos que se perciben sólo mental o intelectualmente.
- b) Se requiere que las cosas existan al tiempo del contrato o en la época en que principia a correr los riesgos por cuenta del asegurador. Si las cosas no llegan a existir en dicha época, el seguro será inexistente, por faltarle un requisito esencial; el riesgo. No puede haber riesgo si no hay cosa que lo soporte. Cuando las cosas objeto del seguro se refieren a cosas que se espera que existan, el contrato se efectuará bajo la condición “de existir las cosas en el momento oportuno”.
- c) Es necesario que las cosas tengan un valor estimable en dinero, porque la indemnización no puede normalmente satisfacerse de otro modo que no sea el dinero. Se podría reemplazar la cosa perdida o dañada por otra de la misma especie, lo que sería una excepción a la regla general.
- d) El seguro debe versar sobre una cosa de lícito comercio. Las cosas de ilícito comercio jamás podrán ser objeto de seguro. Por ejemplo: los contrabandistas no pueden asegurar contra riesgo de transporte.
- e) Es necesario que las cosas se encuentren expuestas a perderse por el riesgo que toma sobre sí el asegurador. Por ejemplo: una póliza de incendio no opera en el riesgo marítimo.

1.7.3. No son Asegurables (Art. 522 inc. 2° del Código del Comercio)

Se sanciona con nulidad el seguro que tenga por objeto cosas que no reúnan los requisitos que anuncia el Art. 522 inc. 1° del Código de Comercio.

- a) Las ganancias o beneficios esperados. Se trata de un seguro sobre cosas que no existen, son una mera expectativa; no va con el carácter indemnizatorio del contrato. Conviene hacer presente que no es lo mismo ganancia o beneficio esperado, que lucro cesante. El seguro cuyo objeto es este último, es válido y se practica frecuentemente.
- b) Los objetos de ilícito comercio. Si se asegura una cosa de ilícito comercio. el seguro es nulo, por aplicación del Derecho Civil, ya que el contrato recaería sobre un objeto ilícito (Art. 1461, 1466 y 1862 del Código Civil).
- c) Las cosas integralmente aseguradas a no ser que el último seguro se refiera a tiempos o riesgos distintos. Si el seguro es meramente indemnizatorio (para el asegurado) a través de varios seguros sobre la misma cosa, la finalidad se desvirtúa y da lugar a un probable enriquecimiento.

La norma reconoce dos excepciones donde es posible encontrar más de un seguro sobre la misma cosa:

1. En el caso que el último seguro se refiera a un tiempo distinto.
2. Si el último seguro se refiere a riesgos de distinta naturaleza que los que comprende el anterior.

La sanción para el seguro de una cosa integralmente asegurada, la nulidad del contrato.

- d) Las cosas que ya han corrido el riesgo, hállanse salvado, o perecido en él. El seguro de ellas sería más que nulo, inexistente, porque le falta un elemento esencial del contrato, el riesgo.

1.7.4. El Riesgo.

Se entiende por riesgo la eventualidad de todo caso fortuito que puede causar la pérdida o deterioro de los objetos asegurados (Art. 513 inc.2° Código del Comercio). Es uno de los elementos de fondo del seguro. A través de diferentes normas en el Código de Comercio (Art. 522 N°3 y 4; Art. N° 523, 532, 560, 1120) se puede deducir que siempre ha de existir riesgo para dar vida al contrato de seguro. El Código Civil no hace distinción entre fuerza mayor y caso fortuito. En cambio, la doctrina señala que fuerza mayor es el imprevisto imposible de resistir y proviene de un hecho del hombre. Caso fortuito proviene de un hecho de la naturaleza. Por tanto, la definición de riesgo del Código de Comercio Art. 513 inc.2° , no es adecuada porque el riesgo no sólo está constituido por la eventualidad de un caso fortuito, sino porque la amenaza que importa el riesgo recae sobre objetos. Para que un hecho constituya caso fortuito o fuerza mayor según el Código Civil, es necesario que se cumpla lo siguiente:

- Que sea imprevisto. No se haya podido prever al momento de contratar. Ejemplo: carece de este carácter el caso fortuito de nevazón, que impida el tránsito Mendoza - Los Andes.
- Que sea insuperable. Que no sea posible resistirlo.
- Que sea involuntario.

La noción de riesgo envuelve la de cosa, derecho, patrimonio o persona asegurada. Es una amenaza o pérdida que afecta a estos elementos. Como el riesgo involucra una eventualidad dañina, involucra también la noción de interés en la cosa objeto del seguro. (Ver 1.7.1.).

El concepto de riesgo o eventualidad, excluye la idea de imposibilidad. Un suceso que

deba ocurrir es incluido en la noción de riesgo. Además, el riesgo debe referirse a un suceso futuro, porque la eventualidad es concebible en el porvenir. No son riesgos, acontecimientos que acarrearán gasto, pero son de la vida diaria y de ocurrencia ordinaria; por ejemplo: nevazón camino a Mendoza.

Los riesgos pueden ser:

- Constantes, cuya peligrosidad se mantiene constante en un período determinado.
- Variables, aquellos que presentan alteraciones de mayor o menor intensidad en un determinado tiempo. Ejemplo: Incendio bosque.
- Progresivos, aquellos que experimentan una agravación en el transcurso del tiempo. Ejemplo: riesgo de muerte.

Los riesgos pueden obedecer:

- A hechos naturales como terremotos, maremotos, etc.
- Vicio propio de las cosas. Constituye los elementos de distinción que llevan en sí las cosas; por ejemplo: el óxido en los metales, el hongo en la fruta, etc.
- Hechos del hombre. Como el robo, la rotura de vidrios, el abordaje culpable, etc.

Los riesgos pueden ser:

- Catastróficos, cuyas consecuencias son muy extendidas e imponderables y no se sujeta a medición posible. Ejemplo: maremotos.
- Morales. Son corrientes ponderables y susceptibles de medidas.

Los riesgos pueden constituirse por:

- Evento positivo. Como riesgo de incendio, de robo, de naufragio, de muerte.
- Evento negativo. La falta de pago de una obligación; la mora en el cumplimiento de una prestación.

Pueden haber riesgos que:

- Agotan integralmente el interés asegurador. Ejemplo: la muerte.
- Son susceptibles de ocasionar varios siniestros. Ejemplo: los riesgos de incendio, de accidentes automovilísticos y el de accidentes del trabajo.

Pueden haber:

- Riesgos objetivos. Que depende de las condiciones y circunstancias materiales de la cosa objeto del seguro.
- Riesgos subjetivos. Aquel cuya intensidad o grado de peligro, depende del carácter y circunstancias personales del asegurado, o de las personas a cuyo cargo está confiada la cosa asegurada.

Nuestro Código del Comercio clasifica los riesgos en: aquellos que el asegurado responde aún sin expresar mención; aquellos que sólo responden en caso de estipulación expresa, y aquellos que no pueden hacerse responsables en ningún caso.

El asegurador responde de todos los casos fortuitos dentro del ramo del seguro que queden incluidos en el contrato celebrado. Ejemplo: el seguro de incendio sobre

mercaderías depositadas en un local comercial; el asegurador no responde de las pérdidas durante el transporte al local (cobertura). El asegurador puede por convención expresa, exonerarse de responsabilidad por determinados casos fortuitos, como los casos de exclusión de los daños provenientes de guerra, invasión, revolución, etc.

1.7.4.1. Riesgos que el asegurador no responde a menos que exista estipulación expresa (Art. 522 del Código de Comercio)

- El vicio propio de la cosa asegurada.
- La culpa leve o levísima del asegurado.
- Los actos culpables o dolosos de las personas por las cuales el asegurado responde civilmente.

Los riesgos que no pueden ser cubiertos por el seguro, ni aún bajo expresa estipulación.

- Si la ocurrencia proviene por dolo del asegurado.
- Si ocurre por culpa grave del asegurado, pues el dolo se equipara a la culpa grave (Art. 44, Inc.1º del Código Civil).

En el contrato de seguro, el riesgo asumido por el asegurador, está individualizado y delimitado pues no existen seguro que cubra todos los riesgos expuestos por una persona o patrimonio.

- El riesgo queda delimitado por el objeto sobre el cual recae el seguro. Este principio no es tan absoluto, ya que existen las pólizas flotantes, en el cual las cosas aseguradas no están determinadas pero deben ser individualizadas cada cierto tiempo.
- El riesgo queda delimitado por las estipulaciones de la póliza, que excluyen las responsabilidades de la compañía en el caso que el siniestro se produzca en

determinadas circunstancias o por ciertas causas. Ejemplo: póliza de incendio excluye expresamente la responsabilidad por incendio con ocasión de un terremoto.

- El riesgo puede ser delimitado temporalmente. Los seguros se contratan por un tiempo determinado, que generalmente es un año.
- Los riesgos pueden ser delimitados espacialmente fijándose los límites espaciales dentro de los cuales debe ocurrir el siniestro. En el seguro marítimo el lugar del riesgo está delimitado por los factores nave, viaje y ruta.
- Cada contrato de seguro se refiere a un ramo determinado y dentro de éste una modalidad específica. Ello no quiere decir que dentro de un contrato no pueda estipularse la cobertura de más de un riesgo o riesgos de distintos ramos o grupos.

La ponderación del riesgo es posible sobre la base de la información proporcionada por el proponente del seguro. El incumplimiento de informar por parte del asegurado está sancionado con la rescisión del contrato (Art. 557 N°1 del Código de Comercio). La información falsa o la omisión a informar conlleva a la anulación del contrato y constituye dolo. La información errónea de mala o buena fé acarrea la nulidad del contrato (Art. 538 Código del Comercio).

Si el asegurador asume un riesgo, su magnitud no debe ser aumentado. El incremento o agravación del riesgo conlleva a la nulidad del contrato.

Los riesgos asumidos por el asegurador pueden extinguirse en forma absoluta o relativa. Los riesgos cesan absolutamente cuando la cosa, derecho, patrimonio o persona, dejan de estar expuestos al riesgo asegurado. Ejemplo: el caso de una nave asegurada que es desguazada. Son ejemplo de cesación relativa de los riesgos, la transferencia de una cosa asegurada. En este caso es necesario que la compañía autorice la transferencia del contrato.

1.7.5. La Prima

El Código de Comercio lo define como la retribución o precio del seguro (Art. 513, inc.2º). El seguro contratado sin establecer la prima es nulo y de ningún valor. Existe una equivocación ya que según el Código Civil sería inexistente (Art.1444 C.Civil). La prima puede pagarse toda de una vez o en forma parcial, por meses o años. Es exigible desde el momento que el asegurador toma por su cuenta los riesgos. Puede ser cancelada en dinero u otra forma estimable en dinero. Si la prima no es cancelada al vencimiento del plazo legal o convencional, el asegurador tiene derecho a:

- Demandar el pago de la prima.
- La rescisión del contrato de seguro, con indemnización de perjuicio.

Si opto por el pago, subsiste el contrato, si opto por la resolución el asegurador deja de ser responsable de los riesgos. El asegurado no podrá exigir indemnización, ni aún pagando las primas adeudadas.

Actualmente la fijación de la prima, el monto del seguro y las indemnizaciones se expresan en unidades de fomento, a menos que el contrato se pacte en moneda extranjera. Se podrá pactar otro sistema de reajustabilidad con la autorización de la Superintendencia de Valores y Seguros. La U.F. será la vigente al momento del pago efectivo.

1.7.5.1. Casos de devolución de la Prima

- Inexistencia del contrato. Si llega a faltar un requisito esencial.
- Nulidad del contrato. Si la nulidad tuviese como origen una causa u objeto ilícito no corresponde la devolución (Art. 1468 del Código Civil). Si la causa fuese por dolo o fraude, el asegurador podrá demandar el pago de la prima o retenerla aunque no haya

corrido riesgo (Art. 558 del Código de Comercio).

- Término de contrato. Por tratarse de un contrato de tracto sucesivo, corresponde la devolución de la prima por los riesgos que dejarán de éstas a cargo del asegurador (Art. 544 del Código de Comercio).

Desde el punto de vista financiero, la prima que paga el contrayente es parte del costo de la aseguradora, esto corresponde a cargas de siniestro (indemnizaciones); gastos de administración; gastos de adquisición (comisiones, propaganda); cargas públicas (impuestos, patentes municipales, etc.); intereses y comisiones (por créditos); cargas gremiales; cargas de seguridad (reservas por impuestos de siniestros) y dividendos.

1.8. Formalidades del Contrato de Seguro

En Chile el contrato de seguros “se perfecciona y prueba por escritura pública, privada u oficial, que es la autorizada por un corredor o por un Cónsul chileno en su caso” (Art. 514 Código de Comercio). Por lo expuesto, diremos que el contrato de seguros es solemne ya que se requiere para su perfeccionamiento que se otorgue un instrumento llamado póliza, que generalmente es privado. Siendo así, debe emitirse dos ejemplares, uno para la empresa y otro para el contrayente. Puede emitirse en forma nominal, a la orden o al portador, teniendo relevancia para su transferencia.

Dijimos que el contrato de seguro es solemne, significa que no basta el sólo acuerdo de las partes para perfeccionarlo, sino que debe ser otorgado por escritura pública, privada u oficial. Sin embargo, el Código de Comercio reconoce valor al seguro ajustado en forma verbal (Art. 515), éste vale como promesa siempre que hayan convenido formalmente en la cosa asegurada, riesgo y prima. Este es un contrato en que ambas partes se obligan a

celebrar en el futuro un determinado pacto. Este no produce obligaciones, salvo que ocurran las siguientes circunstancias (Art. 1554 del Código Civil):

- La promesa debe constatarse por escrito.
- El contrato prometido no sea de aquellos que las leyes declaren ineficaces.
- La promesa fije un plazo, que fije la época de celebración del contrato.
- Especificar el contrato prometido y que sólo falte la tradición de la cosa o las solemnidades que determine la ley.

“El documento justificativo del seguro, se llama póliza” (Art. 514, inc.2° Código de Comercio). El otorgamiento de la póliza es la culminación de varias operaciones previas como:

- Una oferta indeterminada de la empresa aseguradora contenida en avisos publicitarios, mantención de locales.
- Sus condiciones generales, las tarifas de primas, las diferentes modalidades de los seguros ofrecidos.
- Por medio de comisionistas y agentes de seguros, asume la iniciativa de proponer la celebración de contrato. También la puede ejercer esta iniciativa, incorporando la proposición a la celebración de otro contrato principal, el cual el seguro es accesorio.
- La propuesta. Documento en el cual propone la celebración del contrato y sus condiciones.
- La aceptación de la propuesta. Si la empresa retarda la emisión de la póliza existirá el derecho de parte del proponente a exigir el otorgamiento.
- En la práctica aceptada la propuesta, pagada la prima se considera obligada la indemnización en caso de siniestro. Lo que implica una solución de buena fe a una situación que depende de ella.
- Ajustado el seguro, se debe entregar la póliza dentro de veinticuatro horas, desde la

fecha del ajuste (Art. 549 Código de Comercio). Si fuese celebrado por medio de un corredor, la póliza debe ser firmada y entregada dentro de cuatro días contados dentro de la conclusión del contrato.

1.9. Generalidades de las Pólizas

Las pólizas contienen dos secciones, una denominada condiciones generales y la otra denominada condiciones particulares.

Las condiciones generales son las estipulaciones comunes para los seguros de un mismo ramo (Ver 1.5.). A través de ellas se ha logrado en Chile desarrollar nuevas formas y modalidades, incorporando principios y experiencias de naciones adelantadas.

Con el desarrollo técnico, se ha logrado la homogeneidad de los riesgos, transformando la póliza en un instrumento uniforme para cada tipo de seguro. Donde cada riesgo queda estructurado de una misma manera, facilitando la ponderación y apreciación, por ende la fijación de las primas.

Por lo general, las condiciones generales contienen:

- Riesgo cubierto.
- Los daños son susceptibles de indemnización (a menos que haya estipulación expresa).
- Los daños que sólo se indemnizan previa estipulación expresa y pago prima especial.
- Obligaciones y carga del asegurado. Durante la celebración del contrato, durante su vigencia y sucedido el siniestro.
- Las obligaciones de la empresa aseguradora.
- Reglas para solucionar conflictos entre las partes.

- Reglas para la terminación anticipada.

Las condiciones particulares, especifica lo que cada contrato de seguro tenga de particular como: la persona asegurada, las cosas aseguradas, el monto del seguro, las primas, la vigencia.

La norma aplicable a todo seguro está contenida en el Art. 516 del Código de Comercio. Para seguros especiales, como el seguro marítimo Art. 1163, 1174, 1175 del Código de Comercio.

- Los nombres del asegurador, domicilio de ambos.
- La calidad del asegurado (por cuenta propia o un tercero).
- Valor y naturaleza de los objetos asegurados.
- La cantidad asegurada.
- Los riesgos que el asegurador toma sobre sí.
- La época en que principia y concluye el riesgo para el asegurador.
- La prima del seguro, el tiempo, lugar y forma en que haya de ser pagada.
- La fecha, con excepción de la hora.
- La enunciación exacta y completa de los riesgos proporcionada por el contratante o asegurado.

Generalmente corresponde a un cuestionario proporcionado por el asegurador.

Antes de la dictación de la Ley N°18.814, las condiciones generales eran elaboradas indistintamente por acuerdo entre empresa aseguradora, organismos representativos de los aseguradores, y asegurados, o impuestas por el Estado o aprobadas por él.

A partir de 1989 con la dictación de la Ley, la norma general, es que la compañías puedan

celebrar contratos de seguro sólo mediante uso de modelos de póliza previamente registrados en la Superintendencia de Seguros. No pueden los aseguradores contratar con modelos de póliza que no hayan sido previamente registrados. La norma básica está contenida en la Circular N° 835 del año 1988.

Podemos concluir que el contrato de seguro en Chile es dirigido (Ver 1.4. “Características jurídicas del contrato”), es decir, regulado y vigilado por el poder público.

La relación aseguradora puede terminar antes de tiempo por varias razones:

- Terminación anticipada por incumplimiento de las obligaciones de las partes, declarada judicialmente. En caso de falta de pago de la prima, la terminación del contrato se produce por sólo hecho de la respectiva demanda (Art. 544 Código de Comercio).
- Por declaración de nulidad del contrato como en los casos nombrados, en casos de objeto de ilícito comercio o cosas integralmente aseguradas. (Ver 1.7.3.).
- Por cesación de los riesgos.
- Por cesación del interés asegurado, en la persona, cosa o derecho objeto del seguro. Que equivale a la cesación del riesgo asegurado.
- Por ocurrencia de un siniestro que destruye integralmente la cosa objeto del seguro, es decir caso de siniestro mayor.
- Desacuerdo entre la empresa y el contrayente, por voluntad de la empresa o por decisión unilateral del asegurador o contratante.

1.10. Los Efectos del Contrato del Seguro

1.10.1. Las obligaciones del Asegurado - Las obligaciones del Asegurador

El contrato de seguro siendo un contrato bilateral, produce efectos para ambas partes.

El Código de Comercio concibe al seguro como un complejo de derechos y obligaciones correlativos. En la práctica ciertos deberes del asegurado o contrayente, al no ser cumplidos por él, impide que el contrato nazca, o si ha nacido lo hacen terminar o disminuir el derecho del asegurado. Cuando la obligación está así constituida, es preferible hablar de carga en vez de obligaciones.

Cuando se habla de obligaciones se refiere al deber impuesto a un sujeto para velar por el interés de la otra parte. Cuando se habla de carga corresponde a los deberes impuestos al propio sujeto, para velar por el interés propio.

Si la empresa aseguradora tiene conocimientos de una falta a una carga u obligación, se debe notificar al contrayente.

La falta de advertencia no acarrea consecuencias jurídicas, ya que el contrato es suficiente. Pero dicha notificación es un elemento probatorio en caso de acaecer el siniestro y el asegurado pretendiera indemnización.

1.10.2. Obligaciones o cargas al tiempo de celebrar el contrato:

- El asegurado está obligado a declarar todas las circunstancias para identificar la cosa

asegurada y estimar la extensión de los riesgos (Art. 556 N°1). El incumplimiento de este deber acarrea la nulidad del contrato.

- El contrayente deberá declarar los demás seguros que pueda tener contratados sobre los mismos objetos, materia del contrato. La falta de declaración libera a la compañía de la obligación de indemnizar en caso de siniestro. La existencia de otros seguros, puede significar el propósito de lucrar con el siniestro, por tanto la intención de provocarlo y no guardar la debida diligencia.
- Pagar la prima en la forma y época convenida. El no pago de la prima puede acarrear la terminación del contrato, con indemnización de perjuicios y la demanda del pago de la prima (Art. 544, Código de Comercio). (Ver 1.9.).

1.10.3. Obligaciones o carga durante la vigencia del contrato

- Cuidar la cosa asegurada, es decir emplear todo el cuidado y diligencia para prevenir el siniestro (Art. 556 N°3 Código de Comercio).
- El contrayente del seguro está sujeto a las obligaciones de no agravar los riesgos asumidos por la compañía durante la vigencia del contrato. El incumplimiento de este deber lleva a la anulación del contrato (Art. 548 Código de Comercio).
- Comunicar a la compañía todo nuevo seguro que contrate sobre la misma cosa y riesgos. La falta a esta norma libera la responsabilidad del asegurador.

1.10.4. Obligaciones o carga una vez ocurrido el siniestro

- Notificación al asegurador, haciendo una enunciación de las causas y circunstancias del accidente ocurrido. El conocimiento oportuno permite al asegurador tomar las medidas que eviten el incremento de los daños (Art. 556 N°5 Código de Comercio).

- El asegurado, deberá tomar todas las precauciones para salvar o recobrar la cosa asegurada o para conservar sus restos. Se cumple para cualquier grupo de seguro (Ver 1.5.) (Art. 556 N°4 C. de Comercio). Los restos de un siniestro se denominan salvataje, éstos siempre tendrán algún valor que pueden ser imputados a la indemnización.
- El asegurado debe probar la coexistencia de todas las circunstancias necesarias para establecer la responsabilidad del asegurado (Art. 556 N°7 Cód. Comercio). El asegurado tendrá que acreditar que ha ocurrido el siniestro, que ésta se ha debido al riesgo asegurado y el monto de los daños. La póliza prueba por sí misma si el siniestro ha acaecido en el tiempo estipulado.

En la práctica el liquidador es el que determina el monto de los daños, la indemnización y la repartición entre los distintos aseguradores. A este funcionario se le debe entregar los antecedentes del siniestro.

1.10.5. Obligaciones del Asegurador

- Entregar el ejemplar de la póliza que corresponde al contratante.
- Pagar la indemnización en caso de siniestro. Esta está determinada por diversos factores que deben concurrir copulativamente. Estos son:
 - a) La existencia de un contrato de seguro que sea válido, es decir que cumpla los requisitos de existencia del seguro. Que no existan causales de nulidad. (Ver 1.7.3.).
 - b) El cumplimiento por parte del contrayente de todas las obligaciones y carga. (Ver 1.10.1.).
 - c) Que ocurra un siniestro por algún riesgo previsto en la póliza y cubiertos por ella. (“Delimitación de los riesgos asegurados”).

- d) Que el siniestro se produzca durante la vigencia del contrato (Art. 551 del Código de Comercio).
- e) Que el siniestro ocurra en el lugar previsto en la póliza. Sin embargo, el cambio de lugar de la cosa asegurada no excluirá la indemnización si no es agravatorio de los riesgos (Art. 538 del Código de Comercio).

En general, la prueba de las circunstancias cuando corresponde a hechos que constituyen el derecho del contribuyente, corresponde a éste probar. Pero si se trata de justificar un hecho que impida, extinga o modifique el derecho a la indemnización, corresponde probar al asegurador. Por igual razón si el asegurador alega la nulidad o término del contrato, será éste quien deba probar.

La indemnización está regida por varios principios básicos, algunos son:

- El seguro es un contrato de mera indemnización, no puede ser ocasión de una ganancia (Art.517 Código de Comercio).
- Si la póliza no contiene la cantidad asegurada, se entiende que el asegurador se obliga a indemnizar hasta el valor de la cosa, al tiempo del siniestro (Art. 535 Código de Comercio).
- La responsabilidad del asegurador en ningún caso podrá exceder a la cantidad asegurada.
- Puede suceder que la estimación que se haga del objeto sea exagerada. Ello es objetable en caso de error o dolo. En caso de error, la suma asegurada y la prima será reducida al verdadero valor del objeto asegurado, probando que el valor real con respecto del valor asegurado proviene de dolo; el asegurado no podrá exigir el pago del seguro en caso de siniestro.
- Si una persona tiene una póliza por un valor inferior a la cosa objeto del seguro, la ley

presume que el asegurado correrá con parte de los riesgos. El asegurador sólo está obligado a indemnizar el siniestro a prórrata entre la cantidad asegurada y la que no lo está.

La indemnización se determina según cálculo matemático, en los cuales son factores: el monto asegurado, el valor de la cosa asegurada y el monto de los daños.

- Valor de la cosa antes del siniestro.
- Valor después del siniestro.
- La suma asegurada.

Generalmente esta operación la realiza un liquidador de siniestro.

La regulación de la indemnización es de suma importancia y están contenidas en los Art. 18 al 29 del Reglamento sobre auxiliares del comercio de seguros, que fija el procedimiento de liquidación de todo siniestro, ya sea se haga directamente por la compañía aseguradora o por un liquidador independiente (D.S. N°863 de 1989 sobre Reglamento de los auxiliares del comercio de seguros).

CAPITULO II

EL SEGURO MARITIMO

2.1. Generalidades

Como seguro en el sentido moderno, el seguro de transporte marítimo puede jactarse de ser el más antiguo de todos. En la Edad Media el préstamo marítimo (préstamo a la gruesa) era el medio de seguridad más importante para el comercio marítimo. Esta situación perduró hasta el año 1234, año en que el Papa Gregorio IX elevó a ley canónica el pensamiento de la época, donde era inmoral el aprovecharse de la necesidad del prójimo, en la que se prohibió a todo cristiano prestar dinero a interés.

Los comerciantes que no estaban dispuestos a cargar solos el riesgo que implicaba una travesía marítima, tuvieron que recurrir a un sistema que no infringiera dicha ley canónica. El resultado fue la separación del riesgo del préstamo. En lugar de prestar, se prometió el pago de una suma en el caso que el barco o la mercancía no llegaran a su destino y a cambio de ello se cobraba el precio de esta promesa (prima). Había nacido por lo tanto el seguro marítimo y con él el seguro como tal.

Préstamo a la gruesa (préstamo marítimo). Se trataba de préstamo sobre embarcación o cargamentos que los comerciantes concertaban antes de emprender un viaje marítimo. Lo que hace asimilarlo a seguro, es que eran reembolsables con fuertes intereses, solamente si la embarcación o la mercancía llegaba a destino, si no llegaba el comerciante deudor quedaba libre de toda obligación. El interés fluctuaba entre un 22% a un 30% para un viaje de ida y vuelta.

La aventura marítima no sólo está sujeta a la suerte del mar, sino que a otros riesgos potenciales. Podemos citar a modo de ejemplo los naufragios, temporales, abordajes, robos, incendios, accidentes del trabajo, huelgas, etc. Estos riesgos a su vez dicen relación con peligros propios del buque, con hechos del hombre o con hechos propios de la naturaleza de la carga que transportan.

El seguro marítimo admite dos sentidos, uno relacionado con aspectos económicos y sociales, pues el riesgo afecta a las personas y bienes involucrados en la expedición marítima; ejemplo: los comerciantes exportadores. El otro sentido tiene relación con la institucionalidad jurídica que la rige. Nosotros nos referimos en este capítulo al segundo caso, lo que sigue los lineamientos del Título Séptimo, del Libro Tercero del Código de Comercio, que dice relación con el seguro marítimo y algunos aspectos generales de éste, dejando aquellas materias de corte económico para los siguientes capítulos.

En Chile existe una amplia libertad de competencia en materia de seguro y reaseguro; ello no impide las funciones y atribuciones que la ley le asigna a la Superintendencia de Valores y Seguros en materia de seguro, esto con la dictación del D.L. N° 3.057 de 1980.

2.2. Definición de Seguro de Transporte Marítimo

“El seguro de transporte toma sobre sí los riesgos a que están expuestas las diversas mercancías transportadas por mar, cuyos dueños se ven amenazados” (José Manuel Aceituno Aldunate).

2.3. El Seguro Marítimo en Chile

En nuestra legislación “todo contrato cuando es legalmente celebrado, es una ley para los

contratantes y no puede ser invalidado sino por su consentimiento mutuo o por causas legales” (Art. 1.545 del Código Civil).

Esta libertad contractual que priman las obligaciones y normas que las partes contratantes se dan, es corroborada por el Art.1.159 del Libro III, Título VII, de los seguros marítimos, Código de Comercio, cuando dice: “Las reglas de este título se aplicarán en defecto de las estipulaciones de las partes, salvo en las materias que sean expresamente imperativas”.

2.3.1. Marco Jurídico del Seguro Marítimo en Chile

Los seguros marítimos son actos de comercio, su contratación puede realizarse en el país o en el extranjero.

La legislación sobre seguro marítimo se ajusta en Chile de acuerdo a lineamientos de dos grandes centros aseguradores mundiales, basados en formatos de aseguradores de Londres. (Ver 4.6.).

El seguro se rige por términos y cláusulas internacionales muy unificadas que le dan una gran autonomía al sector privado; lo establece el Art. 1.159 del Código de Comercio (Ver 2.3. “El seguro marítimo en Chile). Ello da primacía a la autonomía de la voluntad, obedeciendo a la evolución del transporte marítimo tanto en lo tecnológico como de índole jurídico, dotando al seguro marítimo de una maniobrabilidad y amplitud conceptual, recogiendo tales cambios en su regulación económica y jurídica, adaptándose a las necesidades emergentes.

Las disposiciones nacionales respecto al seguro marítimo se aplican a contratos con

aseguradores chilenos, respetando siempre la autonomía de la voluntad. Con este principio rector no impide concretar con una compañía extranjera la aplicación de regulaciones chilenas.

En 1980 con la dictación del D.L. N° 3.057 entraron a aplicarse los principios de la libre competencia y la apertura de la actividad de seguro a la inversión extranjera bajo control gubernamental a través de la Superintendencia de Valores y Seguro, este decreto a su vez modificado por la Ley N° 18.660 de 1987, la Ley N° 18.814 de 1989 y la Ley N° 18.889 de 1989.

La Ley N° 18.680 del año 1988 constituyó la reforma más importante al Código de Comercio desde su creación en el año 1865. Dicha ley sustituyó por completo el Libro Tercero del Código de Comercio relativo a la navegación y el comercio marítimo y con ello las disposiciones que regulan el seguro marítimo.

El Derecho del Seguro Marítimo en Chile está regulado por disposiciones contenidas en el Título VII del Libro III del Código de Comercio (Art.1.158 al 1.202) y por las disposiciones que son comunes tanto a los seguros terrestres y marítimos, contenidas en el Título VIII del Libro II del Código de Comercio (Art.512 al 560).

Por lo tanto una parte de la legislación ordinaria de seguro se aplica por norma general al seguro marítimo, salvo en materia de seguro marítimo contenida en el Título VII que se regula de otra forma. También las normas del Código Civil en los casos en que no estén especialmente resueltos por el Código de Comercio (Art.2° del Código de Comercio).

2.4. Interpretación del Contrato de Seguro Marítimo

La primera fuente de interpretación de un contrato de seguro marítimo son sus propias cláusulas pasando la legislación a ser supletoria de la voluntad de las partes, salvo en las normas legales de carácter imperativo que establece principios de orden público; por ejemplo el Art.1.166 se refiere a la nulidad del contrato de seguro marítimo y el Art.517 del Código de Comercio. Por lo tanto, lo primero que hay que atenerse en materia de seguro marítimo es el “principio de autonomía de la voluntad”. En caso de conflicto en cuanto a determinar el carácter imperativo de una norma , corresponde al tribunal.

También es aplicable la ley en las situaciones no contempladas o vacíos de las cláusulas del seguro; ejemplo: el Art. 1.162 del Código de Comercio al referirse a los peligros o riesgos asegurados en el seguro marítimo, dice “la aventura y su extensión depende de lo que las partes estipulen en el contrato de seguro”. No obstante, a falta de estipulación en contrario, se entienden incluidos en los riesgos los peligros que provengan o que puedan ocurrir como consecuencia de la navegación o de estar la nave en puerto o detenida; incluyendo en este concepto los peligros derivados de:

- Las condiciones del tiempo.
- Incendio.
- Piratas, ladrones, asaltantes, capturas.
- Naufragios, varamientos, abordajes.
- Cambio forzado de ruta.
- Apresamiento, saqueo.
- Requerimiento por orden de la autoridad administrativa.
- Retención por orden de la autoridad administrativa.
- Represalia y en general todos los casos fortuitos que ocurran en el mar u otros medios.

Resumiendo, para interpretar debidamente el contrato de seguro, recurrir en primer lugar a sus cláusulas, normas, garantías y obligaciones o cargas, luego a las disposiciones legales y a la costumbre. Con respecto a la costumbre el Art. 825 del Código de Comercio dice: “La costumbre podrá ser probada además de las formas que señala el Art. Nº5 del Código de Comercio, por informes de peritos que el tribunal apreciará según las reglas de la sana crítica. De acuerdo a la Superintendencia de Valores y Seguros, los liquidadores de seguros tienen el carácter de peritos.

2.5. La causalidad

Tiene varios aspectos, se origina del hecho que para que exista el siniestro indemnizable, el mismo tiene en general que ser producido o ser consecuencia de una causa asegurada.

Estas causas de los daños son por lo común los riesgos asegurados; decimos por lo común, porque también los riesgos cubiertos pueden ser efectos de daños; por ejemplo: la mojadura, la oxidación.

Es por lo tanto admitido que no puede existir una pérdida o daño o gasto, sin causa que lo explique o atribuido razonablemente (no hay siniestro inexplicable). El problema radica en encontrar entre varias causas, cual es la verdadera causa del siniestro.

Nuestras cláusulas chilenas de cargamento, no dicen exactamente qué tipo de causalidades se requiere, considerando las diferentes calidades de causa que existen en la realidad siniestral y teniendo presente que un siniestro casi siempre ocurre por varias causas. Ello se explica porque siempre nuestro mercado utilizó cláusulas del mercado inglés aplicando el llamado “test de la causa próxima”. (Ver 2.5.3.).

2.5.1. La Prueba de la Causa

Corresponde al asegurado notificar al asegurador dentro de los tres días siguientes a la recepción de la noticia, haciendo una enunciación clara de las causas y circunstancias del accidente ocurrido (Art.556 N°5 del Código del Comercio). (Ver 1.10.4. “Obligaciones o carga una vez ocurrido el siniestro”).

Para la obtención de la indemnización de un siniestro, el asegurado deberá justificar (Art.1.177) “el o los acontecimientos que lo constituyen y respecto del origen del daño o gasto, el asegurado sólo deberá indicar los hechos que presumiblemente lo produjeron”.

El asegurado debe justificar, es decir probar con razones convincentes (testigos, documentos) el o los acontecimientos que constituyen el siniestro, éstos pueden derivar de varias causas que provocaron el siniestro.

La segunda parte nos dice que el asegurado sólo indica los hechos que presumiblemente los provocaron. Esto no marca la diferencia con la obligatoriedad a que se refiere el Art.556 N°5, por lo tanto ellas son complementarias.

Cumplidas estas obligaciones por el asegurado y conociendo la compañía los hechos constitutivos y las causas del siniestro, “corresponderá al asegurador el peso de probar que el siniestro ha ocurrido por un hecho o riesgo no comprendido en la póliza” (Art.1.185 del Código de Comercio).

Esta obligación supone el análisis y pleno conocimiento de la cobertura otorgada al asegurado. En la práctica de siniestros, el análisis de la cobertura de los riesgos es

efectuado por los liquidadores de seguro.

2.5.2. Causas fortuitas

Para el seguro marítimo las causas deben ser fortuitas o ajenas a la voluntad o manejo del asegurado. No es necesario que la realización del acontecimiento fortuito sea en sí mismo incierta. Se sabe que existen ciertos peligros que ocurren, pero no conocemos cuando ocurrirán. Basta que al momento de la realización sea determinado por la casualidad, aunque el acontecimiento se realice con toda seguridad.

La práctica moderna del seguro incluyendo el marítimo, se ha desviado en parte de este principio. Es así que muchas veces se cubre la negligencia grave que no depende de la casualidad sino de la voluntad de las personas; ello deriva de la competencia entre aseguradores haciendo la cobertura más amplia para atraer clientes.

2.5.3. Noción de Causa

La práctica comercial con respecto al siniestro nos plantea que existen diferentes tipos de causas. A su vez la experiencia dice que un siniestro por lo general no es efecto de una sola causa, sino de varias que intervienen en distinta forma, grado y oportunidad.

Se llama causa en general a: “cualquier hecho o acontecimiento que produce o da origen a un efecto”. En el caso del seguro el efecto es la pérdida o daño de la materia asegurada. Esta relación causa efecto, se suele llamar principio causa efecto. Tenemos por lo tanto:

- **Causa directa.** Es la que tiene una relación directa de causalidad con el perjuicio ocasionado. Ejemplo: un incendio que reduce a cenizas una casa.

- **Causa indirecta.** Es la causa que interviene en la ocurrencia de la causa directa y en la producción del daño, pero sin actuar directamente en él mismo. Ejemplo: el mal camino que ocasiona el volcamiento de un camión con mercadería; la causa directa del daño es el volcamiento, siendo el mal camino la causa indirecta.
- **Causa concurrente.** Es la que actúa conjuntamente y simultáneamente con otra u otras causas. Ejemplo: el viento que hace un incendio más activo y eficaz. En el ejemplo anterior del volcamiento, si interviene la lluvia y el saqueo de mercadería, incrementa la pérdida.
- **Causa adecuada, eficiente o determinante.** Es la que por sí, constituye una explicación suficiente del perjuicio. Por ejemplo el vicio propio que causa la producción de la fruta (el hongo).
- **Causa próxima.** Es la causa principal más dominante y efectiva del daño o pérdida.

De acuerdo a la experiencia, la mayoría de los perjuicios tiene origen en varias causas, así tenemos:

- La sucesión de causa.
- La consecuencia de causa.
- Cadena de causas.

Los siniestros que ocurren debido a la consecuencia o cadena de causas, suelen ser de difícil análisis y solución.

La ley inglesa hace valer cada caso por sus propias características y méritos, de manera que la casuística sirve para ilustrar hechos similares. Aunque actuales cláusulas del seguro marítimo A, B, C, se eliminó el término “causa próxima”; según especialistas, los jueces y tribunales siguen aplicando dicha doctrina a los actuales términos “causado por”,

directamente causado por, que sea consecuencia de “procedente de”,etc, de las nuevas cláusulas con excepción del término “atribuible razonablemente a” de las cláusulas B y C.

En nuestro mercado chileno, se utilizó y se sigue usando la doctrina de la “causa próxima”, aunque la misma no se llame así, sino que le llamen “eficiente o adecuada o causa principal o determinante” como la nombra el Art. 1.184 del Código de Comercio. Será el liquidador quien determinará la causa o causas que produzcan el siniestro.

2.6. Concepto de Seguro Marítimo

De acuerdo a la modalidad del transporte, los seguros se clasifican en: marítimos, terrestres y aéreos. En cuanto al interés económico expuesto en el transporte marítimo, los seguros marítimos pueden versar sobre objetos diferentes (Art.1.160 Código del Comercio).

- La nave o artefacto naval, sus accesorios u objeto fijo o móviles, cualquiera sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción.
- Mercaderías o cualquier otra clase de bienes que puedan sufrir riesgos del transporte marítimo, fluvial o lacustre.
- El valor del flete y desembolso que incurre quien organiza una expedición marítima.
- La responsabilidad de una nave u otro objeto, por los perjuicios que puedan resultar frente a terceros, como consecuencia de su uso o navegación.

Como se puede apreciar, esta definición se ajusta a la nomenclatura internacional en usos en cuanto se distingue la clasificación de las coberturas.

2.6.1. El seguro de carga (mercaderías)

Comprende las mercaderías o cualquier clase de bienes que pueden sufrir riesgos en el transporte marítimo, fluvial o lacustre. Aquí el seguro trasciende a los espacios marinos e incursiona en aguas dulces de ríos y lagos.

Especial interés reviste para la carga el régimen de las cláusulas insertas en los incoterms (1990), sobre condiciones de venta en compraventa internacional y su alcance con relación a los seguros. También incluye este seguro el equipaje de los pasajeros. Deberá tenerse presente las disposiciones sobre el valor asegurable (Art.1.171 del Código del Comercio).

2.7. Características del Seguro Marítimo

Además de las características del contrato de seguro enunciadas en el capítulo I, la “buena fe” de las partes en el seguro marítimo adquiere un gran realce como condición que precede a la celebración del contrato.

En el caso de las obligaciones señaladas en el Art.556 del Código de Comercio, donde el asegurado deberá informar todas las circunstancias relativas a los riesgos.

El principio de la “buena fe”, también es obligatorio para el asegurado, éste no deberá redactar una póliza en términos ambiguos o dejar de dar antecedentes al asegurado, a fin de evaluar correctamente la proposición de la aseguradora.

2.8. El riesgo relacionado con el seguro marítimo

El seguro marítimo tiene por objeto indemnizar al asegurado, respecto de las pérdidas o daños que pueda sufrir la cosa asegurada por los riesgos que implica una aventura marítima, fluvial, lacustre o en canales interiores (Art.1.161 del Código de Comercio).

El Art.1.162 del Código de Comercio al definir la aventura marítima y su extensión, señala diversos peligros o riesgos relacionados con este seguro, alude a los casos fortuitos que ocurran en el mar u otros medios. Cualquier excepción a los riesgos señalados, deberá constar expresamente en la póliza.

Además de los riesgos señalados anteriormente, las partes pueden agregar otros riesgos que corre la cosa asegurable (Art.1.163 del Código de Comercio).

El riesgo relacionado con el mar no puede faltar, lo que no se opone a que la cobertura pueda extenderse a un medio terrestre, por ejemplo: los seguros marítimos de carga contratado bajo la modalidad bodega bodega, que incluye riesgos en tierra antes del embarque y después del desembarque.

El término fortuito en identidad al riesgo asegurado, le añade al mismo ese carácter de casual, accidental, imprevisto, ajeno a la voluntad del asegurado, en oposición a los términos de normal, previsto, cierto, habitual, ordinario, necesario; características propias de los peligros no asegurables. Algunos autores definen el término “fortuito” con tres íes: irresistible, imprevisto e involuntario.

Para finalizar diremos que son las partes que delimitan en el contrato, tanto la aventura

como su extensión. En definitiva, los aseguradores cubren sólo los riesgos que están expresamente señalados en la póliza, con las modalidades allí enunciadas, dejando establecido los riesgos no cubiertos.

2.9. Clasificación de los riesgos de carga del transporte marítimo

Riesgos de seguro marítimo de carga, según Vollmer:

I. Riesgos Ordinarios:

- a) Los de mar propiamente tal.
- b) Ajenos y/o adicionales.

II. Riesgos Especiales:

- a) Los de guerra.
- b) Los de huelga.

La) Riesgos de mar propiamente tal.

1. De la acción del hombre para la salvación común de la nave y carga (avería gruesa o común). (Ver 2.1.3.).
2. Riesgos provenientes de la acción de elementos o circunstancias que destruyan totalmente las mercancías aseguradas (Ver 3.4.2.).
 - Las pérdidas derivadas de la destrucción física de la cosa, por ejemplo: la sal o azúcar que se moja.
 - Pérdidas que se producen por desnaturalización de la mercancía, ejemplo: leche en polvo que se contamina con azufre.
 - Pérdida derivada de la circunstancia de verse el asegurado privado de la mercancía,

ejemplo: un cargamento que se hunde con el buque y no es posible rescatarlo.

El caso que la nave desaparezca sin dejar rastro, una vez transcurrido un tiempo prudente se presume la pérdida total de la mercancía (Art. 1188 del Código de Comercio).

3. Riesgo proveniente de la acción de los elementos que dañan parcialmente las mercaderías aseguradas.

Los riesgos que al producirse sólo dañan a la mercadería asegurada son numerosos y de índole diversos. Los riesgos adicionales o ajenos al mar tienen por lo general sólo consecuencia de pérdida parcial. La pérdida parcial “es todo daño que no alcanza a constituirse como pérdida total del cargamento o de cada bulto o serie de bultos del cargamento asegurado”. Sin embargo entendemos por riesgo de pérdida parcial únicamente aquellos que sean producto de los elementos que se consideran cubiertos como riesgos de mar.

Pérdida parcial en calidad de riesgo de mar

- **Riesgo de naufragio.** Es la pérdida de la nave debido a deterioros por golpes de oleaje; en el seguro su significado se amplía al hundimiento o submersión (la nave no se rompe, pero entra agua por las escotillas y se inunda) y a los barcos abandonados a la deriva (restos náufragos).
- **Riesgo de encallamiento.** Se le conoce también con el nombre de varamiento, significa que el barco toca fondo, sea playa, roca o banco de arena; hay que hacer presente que todo varamiento implica un encallamiento. El encallamiento es el choque del navío contra una roca o cosa sumergida, tenga o no el carácter de permanente inmovilidad.
- **Riesgo de incendio, riesgo del fuego, conjuntamente con el de explosión de caldera.**
- **Riesgo de abordaje.** Es el choque o colisión de dos navíos, o de una nave con una obra fija, dique, malecón o con un cuerpo flotante que no tenga la calidad de nave, por ejemplo: una boya.

Lb) Riesgo Ajeno y/o adicional.

En este grupo entran dos clases de riesgos, el adicional que es riesgo de mar, pero que el seguro marítimo cubre como tal y el riesgo ajeno que no tiene ninguna relación con el mar, pero son causas de daño o pérdidas en el transporte marítimo.

1. Riesgos adicionales que son riesgos de mar, son daños que generalmente son causados por mal tiempo, tempestad, rayos y agua de mar.

2. Riesgos ajenos son aquellos que no tienen ninguna relación con el mar.

- Riesgos climáticos como son los de temperatura, lluvia, granizos o agua dulce.
- Riesgos inherentes a la constitución material del producto cuyo transporte se asegura. Estos pueden realizarse tanto en tierra como mar, el seguro marítimo los cubre en atención que tienen una agravante en el transporte debido a: mala estiba, contacto mutuo, presiones de una mercadería sobre otra, emanaciones, etc. Estos riesgos son: oxidación, quebrazón, licuefacción, solidificación, derrame, pérdida por rotura de envase, filtraciones, mermas.
- Riesgos provenientes de la acción negligente o culpable del hombre. Estos riesgos son ajenos y son indistintamente en mar como tierra, ellos son: robo, hurto, piratería, ratería, falta de entrega.
- Riesgos propios de las condiciones que se realiza en el transporte, como por ejemplo: el contacto con otras mercaderías, sudor de bodega y gancho.

2.10. Concepto de Pérdida

Las pérdidas ocurren en el caso del seguro cuando el riesgo cubierto por la póliza se cumple. Las pérdidas pueden ser total o parcial; cualquier pérdida no comprendida en los

términos de pérdida total se considerará parcial. La pérdida total puede ser real o efectiva y asimilada o constructiva. El seguro contra pérdida total cubre tanto la pérdida total asimilada como la real o efectiva (Ver 3.4.2.).

2.11. Concepto de Avería

Todo daño que sufra la nave estando o no cargada en puerto o durante la navegación y todos los daños que sufra la carga desde que es embarcada en el lugar de expedición hasta su desembarque en el de consignación; todos los gastos extraordinarios e imprevistos incurridos durante la expedición para la conservación de la nave, de la carga o de ambas a la vez (Art.1.087 del Código de Comercio).

No son avería los gastos ordinarios originados por pilotaje y practicaes; lanchas y remolques; derechos portuarios u otros servicios de navegación, carga y descarga de la mercadería y en general todo lo ordinario de la navegación (Art.1.088 del Código de Comercio).

Las averías se clasifican en: Simples o Particulares y Gruesa o Común.

2.12. Avería Simple o Particular

Es todo daño que sufra la nave o el cargamento desde su embarque hasta su descarga por accidente de mar o fuerza mayor, vicio propio de la cosa o hecho del naviero, capitán, tripulación, cargadores, pasajeros o cualquier otra persona y todo gasto extraordinario e imprevisto que no merezca el calificativo de avería común (Art.1.093 del Código de Comercio). Según el concepto moderno de avería particular es todo daño parcial del cargamento originado en una aventura marítima. Antiguamente era un riesgo de pérdida

parcial por causas esencialmente marítimas o provocadas por el mar; hoy en día se ha ampliado el concepto. El propietario de la cosa asegurada que hubiese sufrido el daño o causado el gasto, soportará la avería particular, sin perjuicio de su derecho para perseguir las responsabilidades que correspondan.

2.13. Avería Gruesa o Común

Es una institución del derecho marítimo internacional que como tal no tiene nada que ver con el seguro de transporte. A pesar que las pólizas de seguro marítimo incluyen la cobertura avería gruesa (A.G.) en sus cláusulas hay dos razones para estudiarlas separadamente. La primera es su historia que se remontó mucho antes que el seguro marítimo y su desarrollo a través del tiempo ha sido separado. La segunda razón es la naturaleza específica de la avería gruesa y sus normas que regulan su liquidación (reglas de York y Amberes).

Definición: “Existe un acto de avería gruesa cuando y solamente cuando se a hecho o contraído intencionada y razonablemente algún sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en una aventura marítima común” (regla A, regla de York y Amberes). Otra definición la encontramos en el Art. 1.095 del Código de Comercio).

De este modo, para que exista avería gruesa debe concurrir los siguientes elementos:

- Debe ser un acto de la voluntad humana.
- Debe hacerse en interés común de la nave y de la carga.
- Debe tener un resultado útil para la nave y la carga.

Relacionado el seguro marítimo con la avería gruesa, éste cubre los siguientes hechos:

- Los daños que sean abonables en avería gruesa (A.G.).
- La cuota de constitución correspondiente.

2.13.1. Relación entre el Seguro Marítimo y la Avería Gruesa

La única relación entre avería gruesa y el seguro marítimo lo constituye por la eventualidad que a de enfrentar cualquier armador o comerciante, de ver sus bienes afectados por un sacrificio de avería gruesa o de verse ante la obligación de pagar una contribución a la avería gruesa. Es un riesgo de transporte marítimo y como tal puede asegurarse bajo una póliza de seguro marítimo en adición a los demás riesgos.

Para que las pólizas se vean afectadas en su responsabilidad para que las contribuciones de avería gruesa le sean exigible, el riesgo o peligro que da lugar a la declaración de avería gruesa debe ser un riesgo asegurado por dichas cláusulas. Por ejemplo en las cláusulas de cargamento (póliza de cargamento) dice: “Este seguro cubre la avería gruesa y gastos de salvamento ajustados o determinados al contrato de transporte y/o la ley incluidos para evitar o prevenir las pérdidas o cualquiera sea su causa, excepto aquellas excluidas en las cláusulas 4, 5, 6 y 7 (cláusulas de exclusión) o en otra parte de este seguro”.

2.13.2. El derecho aplicable en avería gruesa

En la época moderna la avería gruesa forma parte del derecho marítimo de todas las naciones incluso algunas mediterráneas como Suiza. La pluralidad de las legislaciones ha creado serias dificultades en el ámbito internacional a pesar de ser idéntico el principio general de avería gruesa; muchas disposiciones particulares referidas a su liquidación y a

otros procedimientos jurídicos difieren de un país a otro. Este cuestionamiento de esta institución perdura aún tanto por sectores doctrinales como profesionales.

Esta inseguridad jurídica llevó a muchos países a intensificar sus esfuerzos para unificar internacionalmente la legislación al respecto. Fue así que se reunieron en Glasgow en 1860, donde redactaron 11 reglas básicas sobre la avería gruesa. Posteriormente en la ciudad de York en 1864, se redactaron otras reglas sin éxito. Luego en 1877 se redactaron las llamadas reglas de York y Amberes que tuvieron aceptación mundial. Estas fueron revisadas posteriormente en diversas ocasiones, Liverpool en 1880, Estocolmo en 1924, Copenhague en 1950, Hamburgo 1974 y finalmente Sidney en el año 1994.

Estas reglas de York y Amberes (1994), aunque no aceptadas en todos los países, pero sí incorporadas como derecho interno (U.S.A, Inglaterra) merecen ser consideradas como parte del derecho contractual internacional, debido a que la mayoría de las compañías navieras del mundo las han incorporado a sus contratos de transporte en sus conocimientos de embarque. Así la avería gruesa es reclamable como una cuestión de derecho, se hayan o no incluido cláusulas específicas en el contrato de transporte. Si el contrato de transporte contiene una cláusula obtenida por las reglas de York y Amberes y si la liquidación se realiza de acuerdo a dicha cláusula, entonces el derecho a reclamar contribución de A.G. pasa a ser un derecho contractual.

2.13.3. Las reglas de York y Amberes 1994

La aplicación de estas reglas está entregada normalmente al acuerdo de las partes, ya sea a través de póliza de fletamiento o conocimiento de embarque que se estipula expresamente en la liquidación de A.G., se efectuará de acuerdo a ella. Su estructura comprende:

- Una regla de interpretación.
- Una regla superior.
- Siete reglas alfabetizadas (A - G).
- Veinte y dos reglas numeradas (I - XXII).

La regla de interpretación dice que la liquidación de la Avería Gruesa debe efectuarse en conformidad con las reglas precedidas de letras y números “con exclusión de cualquier ley y práctica incompatibles con ellas”. Así la ley y costumbres locales de cada país pasan a ser complementarias. También establece que las reglas numéricas que están referidas a normas prácticas, prevalecen sobre las alfabetizadas. La regla superior establece que “en ningún caso habrá una bonificación para sacrificio o gasto a menos que sean efectuados o incurridos razonablemente.

2.14. El salvamento marítimo

Desde tiempos remotos se ha consagrado el principio en virtud del cual los servicios de salvamento o asistencia en el mar a una nave y su cargamento en peligro, dan derecho al salvador a recibir una remuneración especial. Los aseguradores marítimos desde mucho tiempo han incorporado en sus coberturas el amparo de este riesgo que afecta a los armadores, cargadores y fletadores. Diversas legislaciones del mundo han normado en sus códigos la institución del salvamento marítimo como así diversas convenciones internacionales, desde:

- La convención internacional de Bruselas en 1910 sobre asistencia y salvamento marítimo.
- La convención internacional sobre asistencia de Montreal en 1981.
- Hasta la convención de salvamento celebrado en Londres en 1989.

De esta forma se han acordado normas específicas como una manera de unificar criterios legales, contractuales y de liquidación de estos eventos.

El seguro marítimo conoce por salvamento marítimo lo que se entiende cubierto en sus contratos con los aseguradores. Es lo que debe primar en el análisis de siniestros que afectan a las coberturas de sus cláusulas de aseguramiento, salvo lo dispuesto en las normas imperativas de nuestra legislación, la que pudiera establecer cláusulas preferenciales que prevalecen sobre las contractuales.

El salvamento marítimo en la ley chilena. Existe plena concordancia de nuestra normativa legal con la costumbre y práctica del mercado asegurador mundial, especialmente con la costumbre inglesa, como también con los convenios internacionales y los modelos de contratos de salvamento más utilizados en el comercio marítimo a saber (LOF/95).

El Artículo 102 de la Ley 2.222 del 31 de Mayo de 1978, dice: “ Toda nave tjene la obligación de acudir en auxilio de otra en peligro, salvo que ello represente un grave riesgo para su propia seguridad, la de su dotación y de los pasajeros de la nave en peligro.

El Libro III del Código de Comercio establece las normas del salvamento marítimo en sus Artículos 1.128 al 1.157.

2.15. Intereses Asegurables

Constituye el objeto del contrato al cual se protege de eventuales riesgos. En ella concurren tres elementos: el asegurador, el objeto del interés asegurable y la relación

económica que los liga (interés pecuniario).

Puede ser que el interés asegurable no tenga un interés real como es el caso de los seguros de responsabilidad (P&I). Una persona tiene interés en una aventura marítima cuando ella está en cualquier relación legal o tiene a los bienes expuestos; ellos pueden ser los propietarios de las naves y mercaderías, llámesele armadores o cargadores. Dicho interés debe ser lícito.

El asegurado debe justificar su interés asegurable en la época que ocurre el siniestro. El seguro contratado con posterioridad a la cesación de los riesgos es nulo, si al tiempo de sus celebración el asegurado tenía conocimiento de haber ocurrido el siniestro y el asegurador de haber cesado los riesgos. Esto es así ya que el objeto del seguro es prevenir el daño de un hecho incierto y en este caso habría conocimiento previo..

En los seguros de mercadería o cargamento cuando la cosa asegurada deba pasar por la custodia o propiedad de varias personas, el seguro será siempre por cuenta de quien corresponda. Por igual razón la nueva legislación consagra la libre transferencia del beneficio del seguro sea antes o después de ocurrido el siniestro. Por lo tanto el seguro puede estipularse en el propio nombre y por cuenta propia o en nombre propio y por cuenta de otro o de quien corresponda.

Que el interés asegurable de la carga la tenga el comprador o vendedor depende de los términos en que se realice la compra-venta de la mercadería, puede revertir formas diversas dependiendo del tipo de contrato de compra-venta internacional (Ver 2.1.6.).

2.16. Cláusulas internacionales de compra-venta e incoterms

F.O.B. (Free on Board - franco a bordo o puesto a bordo).

El que vende “puesto a bordo” tiene que entregar la mercancía a bordo del barco, en el puesto de embarque. Todos los gastos y riesgos hasta este lugar están a su cargo, de allí en adelante es el comprador quien dice que corre los riesgos del transporte posterior, es él quien tiene que asumir el flete marítimo y contratar el seguro marítimo. Debe también en principio examinar la mercadería antes de su embarque en el puerto.

C.I.F. (Coast, Insurance and Freight -costo, seguro y flete).

Quienes venden “costo, seguro y flete”, deben entregar igual que bajo la cláusula FOB, la mercadería a bordo del barco en el puesto de embarque. Además se debe pagar el flete para el transporte marítimo hasta el puerto de destino, contratando el seguro por su cuenta. Los riesgos del transporte y los demás gastos son a cargo del vendedor únicamente hasta la entrega de la mercancía a bordo como bajo el contrato “FOB”,es decir, el vendedor no responde por la entrega de la mercancía el el puerto de destino, el comprador debe tomar a su cargo todos los gastos y riesgos del transporte posterior a la entrega de la mercancía a bordo del barco. Bajo esta cláusula son dos los lugares para cumplir con el contrato, la mercancía tiene que entregarse a bordo y todos los documentos (factura, conocimiento de embarque y póliza de seguros) tienen que entregarse al comprador en su domicilio.

F.A.S. (Free Alongside Ship - puesto al costado del barco)

Esta cláusula es muy similar a la llamada FOB. Presenta la diferencia de que el traspaso del riesgo y de los gastos se realizan con la puesta al costado, en el lugar de a bordo del barco.

C&F (Cost & Freight - costo flete)

Se trata de una cláusula muy similar a la CIF. Posee la excepción de que el comprador debe contratar el seguro. Esta junto a la CIF son las cláusulas más usadas en el comercio internacional.

La adopción de todas estas cláusulas, no terminó con los problemas sino por el contrario creó nuevas dificultades, las mismas comenzaron a tener diferentes interpretaciones en diferentes puertos, aún de un mismo país.

Para ayudar a los comerciantes a acabar con toda esta serie de dificultades de interpretación, la Cámara Internacional del Comercio con domicilio en París, publicó bajo el título Incoterms, una serie de cláusulas usuales aclarando detalladamente para cada una de ellas las obligaciones del comprador y vendedor. Los incoterms son de voluntaria adopción por lo que deberán ser expresamente incorporados a los contratos de compra-venta por ambas partes³.

2.17. Valor asegurable

Para determinar el valor asegurable, primero debemos verificar si la póliza es valorada o no, además ella puede ser a su vez por tiempo o por viaje.

De otro punto de vista las pólizas pueden ser: nominativas siendo las más frecuentes, a la orden o al portador. En el caso de las pólizas no valoradas o abiertas (sin determinar el valor), el Art. 1.170 del Código de Comercio dispone que se aplique lo dispuesto en los Art. 532, 533 y 535 del Código de Comercio. Póliza valorada se especifica el valor de la cosa asegurada determinando así la indemnización de ocurrir el siniestro.

³ Revista de Seguros "Póliza" (Informe Especial de Seguro Marítimo), pág. 4-12, Uruguay, 1993.

Respecto al seguro de transporte de mercancía, la cosa asegurada comprende: el valor de la cosa en el puerto donde empieza la expedición, los costos de transporte para hacerla llegar a destino y la prima del seguro.

La suma asegurada podrá elevarse hasta el valor que pueda obtenerse de la venta de la cosa o mercancía, si ésta llegase sana al lugar de destino. Si existiese duda sobre el precio de venta en el lugar de destino, éste podrá determinarlo un perito; ello reviste importancia cuando en la suma asegurada se desea incluir utilidad. Esto da tranquilidad al usuario de transporte marítimo especialmente para el exportador de productos perecibles (fruta) (Art. 1.171 del Código de Comercio).

No es necesario la individualización precisa del asegurado, pudiendo así contratarse el seguro por cuenta de quien corresponda, pero sí debe estar individualizado el tipo de embalaje, características, etc. (Art.1.174 del Código de Comercio).

Esta norma nombrada anteriormente autoriza el seguro de una ganancia o beneficio esperado, lo que está prohibido para el resto de los seguros.

El valor establecido en la póliza será el único verdadero para todos los efectos del contrato, salvo que se pruebe fraude comprobado y no simple error⁴.

2.18. Perfeccionamiento del Contrato Seguro Marítimo

Todo seguro comienza por una propuesta que hace el solicitante del seguro. Cuando el asegurador la acepta hay una cobertura temporal⁵. En otras palabras se llama certificado

⁴ "Derecho del Transporte Marítimo" (Ediciones Universitarias Valparaíso U.C.V., 1993) Félix García Infante.

⁵ "Derecho Marítimo de Chile", pág. 34, Jaime Carballo Soto.

provisional de amparo. Este es el momento que nace el vínculo legal entre el asegurador y asegurado (Art. 1.173 del Código de Comercio). Por lo tanto, se entiende perfeccionado el seguro marítimo desde que el asegurador expresa por escrito su aceptación a la propuesta.

Perfeccionado el contrato, la póliza se emitirá en el menor tiempo posible. Tendrá el mérito de póliza las notas de cobertura u otro documento que el asegurador use para señalar que las condiciones del seguro han sido aceptadas (Ver 1.9.” Generalidades de las pólizas”.)

Cuando el seguro se rige por cláusulas de formularios suministrados por el asegurador o que el uso supone conocidas por las partes, basta que la póliza haga mención de ellas para que éstas cláusulas se entiendan incorporadas al contrato⁶ (Art.1.175 del Código de Comercio). Si existe duda sobre la interpretación, éstas se interpretarán en contra de quien haya emitido la póliza.

Siendo importante la póliza como elemento formal que la solemniza, la legislación chilena ha innovado en cuanto a la estrictez de la formalidad. Para ello ha tenido presente el principio de la “buena fe” que cobra importancia tanto en nuestro país como el extranjero, ello se logra a través de la aceptación a la propuesta por el asegurador perfeccionándose así con anterioridad a la emisión de la póliza, sobre la base de otra documentación distinta a la póliza. Lo anteriormente dicho no libera al asegurador de emitir la póliza (Art. 1.173 del Código de Comercio).

2.19. Derechos y Obligaciones de las partes

⁶ “El Seguro” Sergio Baeza Pinto. Edición actualizada por Juan Achurra Larrain. Editorial Jurídica de Chile.

2.19.1 El Asegurado

El principio de buena fe constituye un elemento importante con anterioridad a la celebración del contrato.

En el seguro marítimo las reglas generales contenidas en el Art. 556 Nº1 del Código de Comercio (Ver 1.7.1.) son de su aplicación. Obliga al asegurado a identificar la cosa asegurada y la extensión de los riesgos.

El seguro marítimo establece que el asegurado debe informar rigurosamente al asegurador antes de perfeccionar el contrato toda circunstancia relativa a los riesgos que se propone asegurar y que sea conocida por él. Se presume conocida del asegurado toda circunstancia que él no puede ignorar en el curso ordinario de sus negocios. Toda declaración pertinente a los riesgos hecha por el asegurado deberá ser verdadera (Art.1.176 Código del Comercio).

Para obtener la indemnización de un siniestro el asegurado debe justificar lo siguiente:

- El o los acontecimientos que lo constituyen, respecto del origen del daño o gasto, el asegurado sólo deberá indicar los hechos que presumiblemente los produjeron.
- El embarque de los objetos asegurados, en el caso del seguro de transporte de mercancía.
- El contrato de seguro.
- La pérdida o deterioro de la cosa asegurada.

La parte final del Nº1 significa invertir el peso de la prueba. Es el acontecimiento del siniestro, causado en un riesgo debidamente cubierto por el contrato, el que generará para

el asegurador la obligación de indemnizar.

El Art. 1.185 del Código de Comercio dice: “Corresponderá al asegurador el peso de probar que el siniestro ha ocurrido por un hecho o riesgo no comprendido en la póliza.

Dos alternativas entrega en caso de siniestro al asegurado el Art. 1.178 del Código de Comercio en lo que a ejercicio de acciones se refiere, con relación a la cobertura de la póliza respectiva teniendo el asegurado plena libertad para elegir entre una u otra o ponerlas conjuntamente (Art. 1.179 del Código de Comercio).

El asegurado podrá así ejercer la acción de avería para obtener la indemnización de los daños sufridos o la dejación para exigir el pago de la suma total asegurada. El asegurado podrá promover conjuntamente la acción de dejación y la de avería, con tal que esta última se interponga en subsidio de la primera.

Las pérdidas parciales dan origen a la acción de avería, esto es el derecho del asegurado a recibir la indemnización por los daños sufridos por la cosa.

Las pérdidas totales se indemnizan sobre la base que el asegurador conceda toda la suma asegurada siempre que el asegurado ejerza su derecho de hacer dejación o abandono del bien, en tal caso el dominio de la cosa asegurada se transfiere al asegurador. La acción de dejación se puede ejercer siempre que exista una pérdida total real o constructiva (Ver 3.4.2.) y que el código y el contrato lo autoricen.

2.19.2. El Asegurador

Ningún asegurador asumirá sobre sí la responsabilidad sobre hechos ciertos que ocurrirán

incontablemente o que son usuales y normales en un viaje marítimo, ya que en tales peligros les faltará la eventualidad que es la incertidumbre de la ocurrencia o probabilidad que ocurran o no. Refiriéndose a este caso el Código de Comercio dice: “El asegurador será responsable de las pérdidas o daños originados por riesgos marítimos u otros eventos cubiertos por la póliza” (cobertura de la póliza, Art. 1.180 del Código de Comercio).

Asimismo si no estuviera expresamente excluido, el asegurador indemnizará además:

- a) Por la contribución de los objetos asegurados en avería común (Ver 2.1.3.), salvo que provenga de un riesgo excluido por el seguro.
- b) Por los gastos incurridos con el fin de evitar que el objeto asegurado sufra un daño o disminuya sus efectos. Siempre que el daño evitado o disminuido esté cubierto por la póliza (gastos de “Sue and Labour”). En todo caso los gastos señalados no pueden exceder el valor de los daños evitados y deben estar cubiertos por la póliza.

Los gastos referidos en la letra “b” son conocidos como gastos de “Sue and Labour”. La cláusula Sue and Labour tiene gran importancia ya que de no haber intervenido el asegurado o agente en evitar el daño o haberlo disminuido, el daño o su mayor efecto sería de cargo del asegurador.

La cantidad que se pague al asegurado por concepto de gastos representa una contribución independiente que no forma parte de la cantidad asegurada a la cual debe sumarse.

Debe tenerse presente en cuanto a la responsabilidad del asegurador la eventual cláusula sobre “franquicias o deducibles”, en virtud de la cual el asegurado asume un porcentaje del valor de los daños, limitando así convencionalmente el monto indemnizatorio de

cargo del asegurador. En estos casos puede ocurrir que el asegurador deduce de la indemnización una cantidad pactada o sólo responde cuando el daño sobrepasa cierta suma o un porcentaje del valor de la cosa asegurada.

Confirmada la norma que el asegurador sólo responde por riesgos o hechos fortuitos, el Código de Comercio en su Art. 1.183 dice: “Salvo pacto en contrario el asegurador no es responsable por los fenómenos ordinarios de filtración, rotura o desgaste, por vicio propio de la naturaleza de las cosas aseguradas y otros normales del transporte”. El ejemplo común son las pérdidas de graneles debido a labores normales de carga y descarga, diferencia de pesaje, etc. El término normal se opone al término fortuito. Ejemplo de algunos hechos normales u ordinarios: la influencia de temperatura, diferencias ficticias en el peso no siendo reales (sistema de pesaje), sudor de bodega o sudor de contenedores (humedad condensada).

El vicio propio es un defecto inherente e intrínseco a la naturaleza de ciertas cosas capaces de producir su pérdida total o parcial. Cuando no se asegura el vicio propio, el asegurador no responde, si se asegura debe constatar expresamente en las cláusulas de la póliza. El vicio propio no debe confundirse con vicio oculto que al no estar a la vista no puede ser previsto por el asegurado. Ejemplo de vicio propio: el moho que aparece en la pudrición de la fruta.

Responsabilidad del asegurador por pérdida o daño que provenga de culpa o dolo del capitán o de su tripulación. Pero no será indemnizada la pérdida o daño al casco que provenga de dolo del capitán, salvo estipulación expresa (Art. 1.181 del Código de Comercio).

La responsabilidad pueden tener su origen tanto en la culpa como en el dolo; por ejemplo puede haber culpa en una estiba defectuosa, una caída al mar de mercancía que no sea de echazón de carga (avería gruesa). En cuanto al dolo esta nó responsabilidad tiene cierta similitud con el antiguo concepto de “baratería” (echazón de carga con el propósito de producir daño).

Cuando el siniestro ha tenido varias causas el asegurador es responsable del siniestro, si la causa principal corresponde a un riesgo cubierto por la póliza. Pero si no es posible establecer la causa principal o varias causas determinantes, fuesen simultáneas y entre ellas exista una que constituya un riesgo asegurado, el asegurador es responsable de la totalidad de las pérdidas. Se está por lo tanto ante causas concurrentes, ya sean simultáneas o bien sucesivas, pudiendo existir en la póliza riesgos garantizados y riesgos excluidos. En primer lugar habrá que atenerse a la causa principal, siempre que este sea un riesgo cubierto por la póliza, de no ser así, se aplicará lo anteriormente dicho (Art. 1.184 del Código de Comercio).

La prueba del siniestro corresponde al asegurado, pero si el asegurador sostiene que el siniestro no es de su responsabilidad, a él le corresponde probar los daños ocurridos por un riesgo que no está comprendido en la póliza.

La obligación de indemnizar en el seguro marítimo se puede cumplir de dos maneras diferentes dependiendo de la acción que ejercite el asegurado, éstas pueden ser, la acción de avería o dejación (Ver 2.11.).

CAPITULO III

LA PRACTICA DEL SEGURO DE TRANSPORTE MARITIMO

3.1. La Póliza

El seguro se define legalmente como un contrato entre las partes. La póliza de seguro no es el contrato sino el documento en el cual debe contar el contrato para ser válido.

La póliza deberá contener los puntos esenciales y más importantes del contrato. Normalmente el legislador no deja al criterio de las partes contratantes cuales son dichos puntos esenciales, sino que los enumera como requisitos para la validez de la póliza.

En general las pólizas deberán contener: el nombre del asegurado, el nombre del asegurador, la materia objeto del seguro, los riesgos contra los cuales se asegura, la cantidad asegurada, el comienzo y fin del riesgo y la garantía del asegurador en orden a indemnizar al asegurado.

Respecto de las pólizas de mercancías se aplica sin restricción la facultad de ceder la póliza, lo que está acorde con el *modus operandi* del comercio internacional. Es así como las pólizas aseguran a “la orden de”, o por cuenta de quien corresponda⁷.

Todas las pólizas deben ser expresión de un interés real de los intervinientes.

(Ver 2.15. “Intereses asegurables”).

Una póliza puede ser valorada, esto es, aquella en que se expresa el valor del bien objeto

⁷ “Introducción al Seguro Marítimo” Alfonso Ansieta Núñez.

del seguro o abierta (no valorada) donde se deja el valor del objeto del seguro a la determinación que se haga en el momento necesario.

Una póliza puede ser por viaje o por un período de tiempo.

3.1.1. Póliza valorada

Es aquella en la cual el valor del objeto asegurado ha sido convenido entre asegurador-asegurado y aparece en la póliza. El valor del objeto asegurado permanece inalterado durante toda la vigencia de la póliza, salvo que se llegase a demostrar por el asegurador dolo o fraude en la fijación de dicho valor por parte del asegurado. Si no existe fraude el valor que aparece en la póliza no podrá variarse, salvo que ese valor contemple un elemento valorativo que de hecho no haya sido un riesgo para el asegurado al momento de la pérdida. Por ejemplo el valor del flete marítimo en un trayecto que contemple parte terrestre y marítima, y el siniestro se produce en el trayecto terrestre.

Lo mismo ocurre si el valor acordado es por la totalidad de un embarque y la pérdida ocurre cuando sólo parte de la carga estaba expuesta al riesgo⁸.

3.1.2. Modalidades de Póliza

- Específicas.
- Flotantes.

Póliza específica: Son pólizas que aseguran individualmente expediciones marítimas concretas o embarques aislados. Se utiliza para asegurar un cargamento que comprenda

⁸ "Introducción al Seguro Marítimo" Alfonso Anseta Núñez.

una o varias clases de mercancía y un mismo transporte determinado.

Para estar cubierto, un asegurado debe solicitar el respectivo seguro antes de haber comenzado a correr el riesgo correspondiente, es decir, de iniciarse el transporte.

El asegurado deberá tener conocimiento de todos los datos esenciales para el seguro que solicita, estos son:

- De qué clase y mercadería se trata.
- Qué valor tiene y qué valor quiere asegurar.
- Cuál es el embalaje.
- En cuántas y qué unidades se transporta.
- Qué peso tiene cada bulto y cómo están marcados.
- Dónde comienza el transporte.
- Qué ruta toma.
- Dónde termina el transporte.
- Cuáles son los medios de transporte utilizados.

La obtención de dicha información no debe causar problemas, sin embargo tratándose de un embarque marítimo y más precisamente de un importación puede que el asegurado no sepa en qué barco se cargará su mercancía.

Como la clase y calidad del barco son factores esenciales para determinar el riesgo, el asegurador no puede establecer la prima adecuada en forma definitiva, se fija entonces la prima que corresponda a un barco de primera clase y para el caso que el barco no fuese de primera clase, mediante una sobreprima a convenir. Para tal fin se utiliza la cláusula de clasificación del barco.

La prima se cobra al contado contra la entrega de la póliza, donde el seguro no estará en vigencia mientras no se pague la prima.

Póliza Flotante o póliza abierta: Son pólizas que cubren un programa de transporte debiendo declararse los embarques individuales mediante certificados definitivos. En relación con este tipo de póliza, el asegurado debe hacer oportuna declaración de todos los embarques que se realicen por su cuenta y riesgo dentro de los términos de la póliza, los cuales quedan así automáticamente cubiertos⁹.

Este es el tipo de póliza que se utiliza para asegurar a un comerciante o una empresa con un movimiento continuo y de cierta importancia. Consiste en un contrato global, mediante el cual se convienen de antemano las condiciones para los embarques que en adelante se efectuarán o recibirá el asegurado, el que dará aviso en cada caso.

Ventajas para el asegurado: Las condiciones para sus seguros están establecidos en forma permanente; se evita pérdida de tiempo por negociaciones; las primas pueden ser más favorables por el mayor volumen; las primas son pagadas según lo que se convenga y no por cada envío o declaración; el asegurado indemniza la avería gruesa.

Ventajas para el asegurador: Mayor volumen y mejor equilibrio de precios; menor trabajo y gasto administrativo; clientela constante.

En el mercado de seguro se le designa generalmente como póliza abierta, pero el significado legal de esta expresión es “póliza no valorada”.

La póliza es necesariamente una póliza abierta en el verdadero sentido de la palabra, ya que es imposible saber el valor de cada embarque particular por adelantado.

⁹ “El Seguro de Transporte Marítimo” Boletín Informativo Compañía de Seguros Cruz del Sur S.A.

3.1.3. Póliza por viaje

Se utiliza normalmente en los seguros de carga; deberá precisarse el puerto de embarque y el de destino, pero generalmente no especifica la ruta a seguir. Muchas veces dejan abiertas opciones al asegurado para cambiar ya sea el puerto de embarque o el de descarga.

En estas pólizas no se contabiliza el tiempo que se debe demorar cada viaje, manteniéndose vigente durante el retardo que escapa al control del asegurado o durante cualquier desviación (si el trayecto no lo hace por la ruta establecida o de costumbre), descarga forzada, reembarque o transbordo o cualquier variación del viaje que realice el barco.

Puede suceder que el viaje termine en un puerto distinto del de destino o que la aventura termine antes de la entrega de las mercancías aseguradas, por circunstancias ajenas al control del asegurado. En tal caso el asegurado deberá dar aviso a sus aseguradores y mantener vigente el seguro previo pago adicional de la prima¹⁰.

3.1.4. Póliza por tiempo

Este tipo de póliza se utiliza en los seguros de casco (seguro de barcos). Es el que cubre el objeto materia del seguro por un período de tiempo, este no va más allá de un año.

3.2. Certificado de Seguro

En el comercio internacional uno de los medios principales de pago o financiamiento es el

¹⁰ "Introducción al Seguro Marítimo" Alfonso Ansieta Núñez.

crédito documentario, la carta de crédito.

Cuando se solicita a un banco un crédito de importación, el banco necesita como garantía del pago un derecho sobre dichos bienes. ¿Con qué va a responder el deudor? Este responderá con la indemnización que reciba del seguro. Dicha prueba puede hacerse con la presentación de la póliza, pero como muchos seguros operan con el sistema de póliza abierta, en este caso no podrá entregarse la totalidad de la póliza para un embarque individual y no podrá probar un embarque individual. En este caso opera el certificado de seguro.

Este certifica qué mercaderías han sido aseguradas por un determinado valor, en determinadas condiciones y transporte.

La compañía de seguro antes de atender un reclamo solicita la presentación del original del respectivo certificado de seguro, por quien tenga derecho. Para algunos legisladores representa la póliza misma, para otros un extracto de la póliza.

3.3. Las coberturas en el seguro marítimo

3.3.1. Generalidades

“La cobertura es la zona que delimita los hechos o circunstancias que pudiera acarrear una responsabilidad para el asegurado”. El asegurador responde por las pérdidas o daños sufridos por la cosa asegurada cuando éstas han sido ocasionadas por un riesgo mencionado y amparado en la póliza.

Uno de los elementos esenciales para cualquier seguro, sin el cual no puede existir contrato, es la existencia y designación de los riesgos que asume el asegurado lo que constituye la cobertura.

Las condiciones generales impresas en la póliza constituyen la llamada cobertura básica.

En las condiciones particulares se inscriben los riesgos que se agregan a la cobertura básica. Aquí también pueden excluirse o limitarse los riesgos básicos (Ver 1.9.).

3.3.2. Clasificación de las coberturas

Las clasificaremos desde dos puntos de vista:

1. Según limitaciones de ella en el espacio.
2. Según las limitaciones de ellas en relación a los riesgos cubiertos.

1. El seguro cubre:

- Viaje.
- Embarque y viaje.
- Viaje y desembarque.
- Embarque, viaje y desembarque.
- Bodega a bodega.

2. El seguro cubre:

- Únicamente riesgos de mar propiamente tales.
- Riesgos de mar y adicionales o ajenos.

- Riesgos de mar (con o sin adicionales y riesgos especiales).
- Todo riesgo.

3.3.3. Estructura fundamental de la cobertura

La póliza de transporte marítimo tiene una estructura consistente en una enumeración de los riesgos que asume el asegurador para luego excluir expresamente los peligros que considera no asegurable. Por el hecho de no estar enumerados en la cobertura, teóricamente estos riesgos no están incluidos pero para mayor seguridad se los excluye.

3.3.4. Recomendaciones a la cobertura marítima

- Una cobertura no debe jamás indicarse utilizando su término técnico abreviado, debe siempre precisarse sin excepciones en forma completa; por ejemplo: según la cláusula “x” adjunta, o según las condiciones generales, como corresponde. Así no hay lugar a especulaciones o interpretaciones erróneas. Pues en la respectiva cláusula o artículo figura el texto completo de la cobertura.
- Las condiciones particulares priman sobre las generales. De este modo si deseamos limitar alguna condición básica de la póliza o ampliarla, ello debe quedar claramente estipulado en el condicionado particular.
- El contrato de seguro, por ser un contrato de adhesión (Ver 1.4. “Característica jurídica del contrato”) siempre se interpretará en contra del asegurador en caso de duda no suficientemente aclarado.
- Se debe tener claro que el asegurador responderá por las pérdidas o daños que estén dentro del ámbito de la cobertura solamente.

3.4. La causa y el efecto

Los factores básicos de cualquier cobertura son por un lado la causa y por el otro el efecto. La causa es la realización de un riesgo o peligro y el efecto es la pérdida o el daño.

Una cobertura de seguro de transporte siempre limita la causa, pues impide al seguro cubrir causas que no son riesgos. También suele limitar los riesgos excluyéndolos por ciertas razones que no puede asumir. Por otro lado, se limita también los efectos; por ejemplo: cobertura de pérdida total solamente o excluyendo efectos indicados de causas en sí cubiertas.

3.4.1. Las Causas

Para poder asegurarse contra una causa o contra sus consecuencias, tal causa debe tener el carácter fortuito, es decir, deber ser un peligro o un riesgo. Ello no significa que por el hecho de ser fortuito sea asegurable. Por lo tanto, distinguimos entre riesgos y peligros asegurables como riesgos y peligros no asegurables.

Riesgos asegurables

1. Fuerza mayor o accidentes mayores

Bajo este grupo pertenecen algunos de los riesgos conocidos como peligros marítimos. Esta expresión conocida por los ingleses comprende dos clases de peligros a saber: peligros del mar y peligros sobre el mar.

- **Peligros del mar:** Son el naufragio o hundimiento, la varadura o encalladura, el abordaje o la colisión (también se les llama “riesgos ordinarios marítimos”) y la tempestad.

- **Peligros sobre el mar:** Son el incendio y explosión. En varias pólizas como en la chilena se les incluye también entre los riesgos ordinarios marítimos. Pertenecen además a estos riesgos marítimos los otros peligros de “igual naturaleza” o del mismo género según la jurisprudencia inglesa; por ejemplo: el rayo, la barredura de olas de carga estibada sobre cubierta. En otras palabras, se incluye como “peligros del mismo género” la acción violenta de los elementos, pero no así la acción ordinaria de los vientos y las olas.

Hay otros riesgos marítimos sobre el mar que no pertenecen a este grupo y pertenecen más bien a otro grupo como son los de guerra e interferencia humana.

2. Los accidentes menores:

Corresponden por lo general a la negligencia humana. A veces resulta difícil distinguir hasta que punto dependen de la negligencia humana (como tal pertenecerían al grupo de la interferencia humana); por ejemplo: la caída de bultos enteros al mar durante las maniobras de carga, descarga y transbordo y todo los demás accidentes relacionados con tales maniobras.

3. Peligros específicos para ciertas mercaderías:

Todos estos peligros deben ser ajenos a un accidente de fuerza mayor. En Inglaterra se le llama “Extraneous Risks (riesgos extraños) por ser extraños a los riesgos marítimos propiamente tal. Se les llama también riesgos adicionales. Muchos de los llamados riesgos extraños se deben a la interferencia humana, es decir, a la negligencia y como tal son asegurables, si se trata de la negligencia de una tercera persona, ajena al contrato de seguro (asegurado y su agente). Consideraremos bajo este punto todos los peligros que afectan específicamente a cierto tipo de mercancías.

- Agua dulce, de mar o ambas: Se presenta durante un viaje marítimo a consecuencia de la violencia de los elementos (tempestad), causada por la protección o embalaje insuficiente.
- Sudor del barco o sudor de bodega: Originado por diferencias de temperaturas al considerarse la humedad ambiental durante el viaje. Se forma así el sudor si la ventilación es insuficiente, puede tener dos causas: negligencia del capitán o tripulación o la imposibilidad de ventilar las bodegas (este último caso sería un peligro marítimo por la imposibilidad de ventilar, pues su causa es la tempestad).
- Herrumbre u oxidación: Su causa deriva de la mojadura o humedad que afecta a los metales. No es asegurable si se debe a influencias atmosféricas normales, es decir si no interviene un evento fortuito o accidental. Se incluye en la cobertura solamente si la mercancía va debidamente protegida. La herrumbre y oxidación en metales no protegidos constituye vicio propio y como tal no son asegurables.
- Rotura: Afecta a mercaderías frágiles y pueden tener su origen en la manipulación brusca de la carga, movimiento del transporte o embalaje inadecuado (este último caso no debería considerarse como inadecuado).
- Derrame y merma: Afecta especialmente mercancías en forma de polvo, envasadas en bolsas, sacos o barriles, y toda clase de líquidos. Los peligros asegurables son únicamente derrames y mermas extraordinarias, no así la natural que no es fortuita.
- Manchas por aceite, barro, lodo; por ejemplo el algodón.
- Peligros de contaminación por contacto con otra carga: Afecta principalmente a mercaderías de consumo humano con productos químicos, pero también otros productos; ejemplo: arroz en bolsa con D.D.T. en bolsa; textiles en contacto con ácidos, etc.; causa mala estiba.
- Raspadura, abolladura: Afecta principalmente a productos esmaltados, como automóviles, línea blanca, etc.; causa debido a manipulaciones bruscas y mal embalaje.

4. Peligros originados por intervención humana:

Estos peligros no se podrán considerar como riesgos asegurables ya que no constituyen caso fortuito. Hoy en día se les considera o asimila a fortuitos cuando se trata de acontecimientos que escapan a la voluntad y control del asegurado y su gente. A este grupo pertenecen los peligros que emanan de la negligencia, pero no del asegurado y su gente, es decir de terceras personas; por ejemplo: la negligencia del transportista contratado; del agente de aduana; del capitán y tripulación; estibadores, etc.

También cabe dentro del grupo los peligros originados por intervención criminal de terceras personas como: el robo, hurto o saqueo (ratería); junto con estos riesgos se cita la falta de entrega. En algunas partes se usa la expresión colectiva para todos estos riesgos y es el de “extravío”. La expresión de robo, hurto o saqueo, no requiere explicación, no así la expresión “falta de entrega”, que se refiere a la responsabilidad del transportista, no pudiendo probar el asegurador la intervención de este o del asegurado.

Otra intervención negligente lo constituye el uso en muchos puertos de los llamados “ganchos” por los estibadores para manipular carga en sacos, bolsas o fardos. Estos son la causa de derrames o daños; por ejemplo: en textiles, alfombras, etc.

Otra intervención humana, privatoria del seguro marítimo lo constituye la baratería. Esta comprende cualquier acto u omisión del capitán o tripulación en perjuicio del armador o fletador del barco, causando daño al barco o la mercancía.

Existen dos clases de baratería: la baratería simple, cuando se trata de negligencia, descuido, impericia o imprudencia del capitán y, la baratería fraudulenta, cuando proviene de malicia o dolo. Algunas coberturas suelen cubrir los dos casos.

La echazón. Para que haya echazón deberá estar presente el acto intencionado de arrojar, no siendo suficiente un empuje accidental. No se considera como echazón la barredura por las olas, es decir, el hecho que las mercaderías sean arrastradas por las olas.

Si el acto de arrojar mercaderías por la borda no constituye un acto de avería gruesa ni se debe al vicio inherente de la mercadería (ejemplo, pudrición de fruta) que hiciera necesario tal medida, entonces se trata de una baratería. Como ésta resultara en una falta de entrega se hace responsable el armador.

5. Riesgos sociales y políticos.

En esta clasificación se reúnen los llamados riesgos de guerra, huelga, alborotos populares, conmoción civil.

Riesgos no asegurables.

Los riesgos no asegurables se denominan aquellos que no presentan las características de un riesgo.

Riesgo moral o subjetivo. Forma parte de este grupo la falsa declaración, así como la violación por parte del asegurado o su representante de cualquier ley, disposición o reglamento emanada por alguna autoridad. Se refiere en los casos de comercio clandestino, es decir al contrabando.

Como riesgo moral se debe considerar el empaque deficiente de la mercadería.

2. Riesgos comerciales. Se puede nombrar algunos como la demora en el despacho o en el transporte de la mercadería, el costo de cuarentena, la pérdida de mercado, diferencia de precio o de cambio, la pérdida de intereses y beneficios. Todos estos

riesgos comerciales no pueden cubrirse aunque fuesen ocasionados por un riesgo asegurable.

3. Vicio propio y la naturaleza de la mercadería. Corresponde a daños o pérdidas que son propios de la naturaleza de la mercadería. Suelen presentarse en determinado tipo de mercancías, no porque intervenga una causa externa ni fortuita, sino por el comportamiento propio de ella. Ni el vicio propio ni la naturaleza de la mercancía representan riesgo propiamente dicho, por lo tanto no son asegurables.

A este grupo pertenecen el derrame y las mermas habituales y naturales, ya sea por evaporación o filtración. También corresponde la combustión espontánea, la fermentación, la alteración química, descomposición y putrefacción.

La herrumbre u oxidación son vicios intrínsecos de ciertos metales, vicio que se puede evitar si los objetos amenazados están debidamente protegidos. En dichos casos debe existir un percance externo y fortuito para que pueda haber oxidación. Por lo tanto es asegurable la oxidación cuando están debidamente protegidos o empacados.

Un embalaje deficiente o inadecuado cuando no se trata de un riesgo moral del asegurado, se considera como vicio propio dado que el objeto asegurado lo conforma la mercancía y su embalaje. Hay aseguradores que incluyen en su cobertura los llamados vicios propios, ello por falta de conocimiento o asunto de competencia.

4. Curso ordinario del transporte. Son todos aquellos incidentes que suelen producirse normalmente en el curso ordinario del transporte. Se trata de causas que no satisfacen los requisitos de un riesgo propiamente tal, y por tal razón no son asegurables.

Pertencen a este grupo las influencias atmosféricas usuales como es la temperatura (frío, calor); cuando tales influencias son extraordinarias se pueden asegurar. En cuanto a la lluvia, ésta muchas veces está fuera del control del asegurado, aún protegida debidamente, por lo tanto, se puede cubrir este riesgo.

Bajo este grupo se puede reunir los daños de animales como: insectos, gorgojos, polillas, gusanos, roedores, etc. Mientras los daños por roedores suelen evitarse con un adecuado embalaje, los gusanos representan un riesgo inherente (vicio inherente) (Ver 3.4.1. "Riesgos no asegurables" N°3). Hoy en día se está amparando los daños por ratas e insectos, siempre que estén supeditados a una influencia externa.

5. Responsabilidad Civil. No puede ser materia de seguro de transporte de mercancía el cubrir responsabilidad civil por daños y perjuicios causados a terceros por la mercancía asegurada. Para que acarree una responsabilidad del propietario de la mercancía, debe intervenir una negligencia o culpa de éste; por ejemplo embalajes inadecuados o declaración falsa. De otra manera responde el que tiene a su cargo la mercancía al momento del percance; por ejemplo, el transportista, armador o capitán.

6. Riesgo de guerra. Se excluyen entre las causas no asegurables el grupo de riesgo sociales o políticos (riesgo de guerra, huelga, motín, etc., a pesar de haberlo clasificado como asegurables). Tales riesgos se excluyen de modo global de toda la póliza de transporte para volverlo a incluir mediante condiciones especiales limitadas.

3.4.2. Los efectos

Las pérdidas y los daños son en principio idénticas se deban o no a una causa asegurable.

Pero son tres diferentes conceptos utilizados por las pólizas de transporte que indican los efectos cubiertas por ella, éstas son: las pérdidas, los daños y los gastos.

Clase de perjuicios

- Pérdida total.
- Pérdida parcial (avería particular).
- Los gastos particulares y gastos extras.
- Los gastos de salvamento (que en la práctica se tratan como gastos de avería gruesa).
- La avería gruesa y los gastos de avería gruesa.
- Los daños.

La pérdida es la desaparición de la cosa asegurada o su destrucción. Esta pérdida puede ser parcial o total. La pérdida parcial no requiere gran explicación y se refiere a la desaparición o destrucción de una parte de la mercancía. La pérdida total tiene varias acepciones como:

- Pérdida total actual “actual total loss”.
- Pérdida total constructiva “constructive total loss”.
- Pérdida total convenida.
- Pérdida total de la especie “loss of specie”.
- Pérdida de salvamento “sabage loss”.

Pérdida total actual. Es la pérdida real y efectiva de la materia asegurada. Hay pérdida total actual “actual total loss” cuando el total de la mercancía o el cargamento asegurado ha desaparecido realmente o cuando el asegurado se haya efectivamente privado de sus

bienes asegurados; ejemplo: desaparición del barco con su cargamento, ha quedado destruido completamente o dañado de tal manera que no existe como tal; un cargamento de harina que ha sido mojada o de vidrios completamente rotos (loss of specie). También denominada pérdida total de la especie.

Pérdida total constructiva (constructive total loss). Esta categoría de pérdida se encuentra definida en las leyes de cada país y práctica internacional cuando procede el abandono o dejación de la cosa asegurada. También se le conoce como “pérdida total implícita, pérdida total económica y pérdida total virtual”. Siendo muy común esta práctica en el seguro de casco, en el seguro de mercancías se le conoce en pocos casos.

De acuerdo a la práctica internacional del seguro de transporte de mercancías, un asegurado no tiene derecho a declarar abandono o dejación con el fin de declarar pérdida total constructiva, salvo en los siguientes casos:

- Cuando la pérdida total real resulta inevitable.
- Cuando el costo y los gastos para recuperar, recondicionar o reexpedir excede el valor de las mercaderías a su llegada al destino que van aseguradas.
- Según nuestro Código del Comercio cuando la pérdida o el daño alcanza las tres cuartas partes del valor total de la mercancía asegurada.

Pérdida total convenida. En algunos países es la pérdida total impuesta por la ley, también puede imponerla la costumbre o la práctica aseguradora. Lo esencial es que se “conviene” en la pérdida total no existiendo pérdida total ni actual ni constructiva; se le llama también “arreglada”.

Presunción de pérdida. Transcurrido un plazo razonable y no se han recibido noticias, se presumirá su pérdida efectiva y de su cargamento (Art. 1.188 del Código de Comercio).

Pérdida de salvamento (savage loss). Si una mercadería es dañada por un riesgo cubierto y para evitar su deterioro completo es vendida de emergencia en el puerto de refugio (es decir, ni en puerto de embarque ni de destino), los aseguradores suelen reconocer la pérdida de salvamento. Por lo tanto, se cancela la diferencia entre el valor asegurado y el resultado neto de la venta de emergencia.

Los daños. Son perjuicios causados a la materia asegurada, perdiendo parte de su valor o sufre una depreciación. En el fondo es una pérdida parcial (avería particular) concepto antiguo no utilizado por las cláusulas modernas de las pólizas marítimas de transporte para carga A, B o C. (Estas cláusulas se aclararán en el siguiente capítulo).

Los gastos. Al hablar de gasto nos estamos refiriendo a otra categoría de efecto o consecuencia de causas o peligros asegurables.

Nada tiene que ver con el seguro de transporte los gastos normales y habituales de cualquier transporte, por lo tanto, deberá tratarse de gastos extraordinarios. Así los gastos comerciales del viaje marítimo son normales y de costo obligado para el transportista, también lo son los gastos de sobreestadia en puerto a la espera que la nave sea atendida.

La característica de los gastos es que deben ser extraordinarios, apropiados y razonables, lo que se opone a gastos usuales, impropios y excesivos.

El término extraordinario no se refiere al gasto propiamente tal, sino a las circunstancias

extraordinarias que obligan a incurrir en tal gasto.

El término apropiado corresponde a guardar las proporciones correspondientes o las circunstancias que hace incurrir tal gasto.

El razonable está expresado en el Art. 1.180 N°2 del Código de Comercio que dice “en tal caso los gastos señalados no pueden exceder al valor de los daños evitados”.

Generalmente se trata de gastos que se incurren en ocasión de una avería o pérdida como:

- Gasto incurrido para prevenir una pérdida preservando la mercadería y aminorar deterioro (gasto de reducción de pérdida).
- Gasto de reparación de mercancía averiada.
- Gasto de peritaje o liquidación de un siniestro.
- Gasto de salvamento en conexión con un salvamento marítimo (institución del derecho marítimo).
- Gasto de reexpedición.
- Gasto de avería gruesa.

Avería según Don Pedro Hoes y Baus: daño, perjuicio, desmejora, deterioro o gasto extraordinario.

Gastos particulares (particular changes). Son aquellos incurridos por el asegurado o en su representación con la finalidad de salvar o preservar el objeto asegurado, que no sea a su vez gasto de salvamento o de avería gruesa. Deben efectuarse antes que la nave llegue a destino y después que se haya manifestado la existencia de un riesgo cubierto por la póliza.

Nuestro Código del Comercio (Art. 556 N°3) dice: “durante la vigencia del contrato el asegurado deberá actuar responsablemente y emplear todo el cuidado como un padre de familia para prevenir o disminuir las pérdidas cubiertas por la póliza”.

La cláusula inglesa “sue and savours” otorga la cobertura de estos gastos como un convenio complementario al de la póliza misma. El hecho de pagar una pérdida total no afecta la responsabilidad del asegurador por estos gastos, no importando si se sobrepasa la suma asegurada o el asegurado tenga éxito o no en evitar las pérdidas.

Otro gasto particular son los incurridos para reembalar la mercadería dañada o para repararla; ejemplo: reensacar café, lavar sacos sucios, etc.

Gastos extras (extra charges)

Se denomina a los peritajes, exámenes de laboratorio, honorarios de comisarios de avería, liquidadores de seguro . Se responde en la medida que el respectivo gasto o riesgo esté cubierto.

Gastos de salvamento

Son los gastos incurridos en un salvamento marítimo, el cual es una institución del derecho marítimo internacional. Son aquellos gastos que se incurre al remunerar a una persona (institución) que actúa no en calidad de dependiente del asegurado, sino como un tercero independiente que presta un servicio tendiente a preservar el objeto asegurado de un peligro mayor.

Según la ley inglesa del seguro marítimo (MIA 1906) e introducida a nuestras pólizas

chilenas lo define: “Como gasto recuperable en virtud de la legislación marítima que actúa independientemente de un contrato”. No incluyen los gastos de naturaleza de salvamento realizados por el asegurado, su agente o cualquier persona para evitar un peligro asegurado. Tales gastos pueden ser recuperados como gastos particulares (cláusula “sue and labour) o como pérdida de avería gruesa en el caso de ser voluntario y en beneficio de toda la aventura (buque y carga).

La ley inglesa del seguro marítimo (MLA 1906) considera la situación del salvamento puro, pero actualmente por el hecho que las naves sean tan grandes los servicios de salvamento son realizados generalmente por compañías profesionales de salvamento sujetos a una obligación contractual.

La remuneración entregada al salvador será contribuida por todos los valores salvados, es decir, buque, cargamento y flete; su plan de distribución es similar al de avería gruesa que en la práctica se incluye la remuneración, vale decir los gastos de salvamento en la liquidación de avería gruesa, que casi siempre hay lugar cuando ha ocurrido un salvamento marítimo. La principal diferencia entre salvamento y avería gruesa es que en el primero no deben contribuir a sus gastos los bienes no salvados.

El salvamento de la nave o la remuneración por asistencia, ya sea que se realice mediante contrato o de otra forma, serán admitidos en avería gruesa en la medida en que dichas operaciones tengan por objeto preservar de un peligro las propiedades comprometidas en una aventura marítima común (Regla VI).

La actual regla VI (1994) también considera dentro de los gastos de avería gruesa las remuneraciones por concepto de salvamento en que se haya tomado en cuenta los

esfuerzos de los salvadores para evitar o minimizar daños al medio ambiente como los aludidos en el Art. 13 párrafo 16, de la Convención Internacional de Salvamento de 1989 celebrada en Londres.

Gastos de Reexpedición

Como resultado de ocurrir un riesgo cubierto por este seguro en donde el viaje termina en un puerto o lugar distinto a aquel en el cual las mercaderías aseguradas se encuentran cubiertas, los aseguradores reembolsarán al asegurado de cualquier gasto extraordinario apropiado y razonable incurrido en la descarga, almacenaje y reexpedición de las mercadería hasta el destino.

Sacrificios y Gastos admitidos en avería gruesa

Carga

- a) Echazón de carga bajo cubierta.
- b) Echazón de carga sobre cubierta.
- c) Daño por agua u otros medios para extinguir un incendio, incluyendo daños causados por humo o calor.
- d) Descarga y reembarque para aligerar la nave varada en situación de peligro con el propósito de reflotarla.
- e) Daños a la carga, combustible o rancho, causados durante la descarga, almacenamiento o reembarque.
- f) Carga usada como combustible siempre que se demuestre que la nave tenía suficiente de éste antes de la avería gruesa.

Nave

- a) La varada voluntaria es admitida en avería gruesa cuando es hecha para la seguridad común tanto sí como no pudiera haberse varado, de todas maneras como consecuencia del tiempo o mar.
- b) Mástiles, perchas, velas, aparejos y otros picados para la seguridad común.
- c) Cadenas y anclas filadas, para prevenir un peligro amenazante.
- d) Daños a la maquinaria, calderas, cabos, winches cabrestantes y otros mecanismos sufridos durante los esfuerzos para reflotar un buque en situación de peligro; pero si la nave está a flote no se admiten daños por trabajar las máquinas y calderas.
- e) Daños hechos a la estructura de la nave durante los esfuerzos para extinguir un fuego a bordo durante el proceso de echazón de carga, tales como: vararla o barrenarla.
- f) Materiales de la nave y rancho usados como combustible, siempre que se demuestre que la nave poseía suficiente antes de la avería gruesa.

Gastos

- a) Gastos de salvamento (reflotamiento, remolque, otros) incurridos sea bajo contrato o no.
- b) Gastos en puerto de refugio, gastos de prácticos, remolcadores, derechos de puerto, agencias, gasto de traslado a otros puertos y gasto de este último puerto si en el primer puerto no se pudo hacer reparaciones. Gasto de manipular a bordo o descargar, almacenamiento y reembarque de carga, incluyendo seguros, combustibles y rancho siempre que sean necesarios para la reparación y seguridad común. Los daños descubiertos en puerto de embarque o recalada sin que haya accidentes o circunstancias extraordinarias no son imputable a avería gruesa, al igual los gastos de

manipular a bordo o descargar cargas u otros con el propósito de reestibar salvo que sea para la seguridad común.

- c) Gastos de salario, manipulación de tripulación, combustible y rancho, incurridos razonablemente durante la prolongación del viaje ocasionado por entrar a puerto, lugar de refugio, retorno a puerto o lugar de carguío, así como los gastos incurridos durante la estadía en puerto o lugar de refugio.
- d) Gasto de reparaciones provisorias para permitir terminar el viaje¹¹.

3.5. Vigencia del Seguro de Transporte Marítimo

Al hablar de vigencia del seguro hay que distinguir entre la vigencia del contrato de seguro (que es la vigencia de la póliza) y vigencia de la cobertura del seguro. Estas vigencias no coinciden en el seguro de transporte de mercancía porque una póliza puede hallarse en pleno vigor antes que la vigencia de la cobertura haya comenzado o aún después de haber vencido la misma.

3.5.1. Vigencia de la Póliza

Es idéntico a decir la vigencia del contrato de seguro. Este se rige por el Código de Comercio y por el contenido mismo del contrato. En el momento en que las partes hayan llegado a un acuerdo y lo hayan expresado por escrito ésta ha entrado en vigor. Con excepción a este principio el convenio contractual que suele arreglarse para pólizas específicas éstas no entran en vigor mientras no pague la respectiva prima. La única relación entre la vigencia de la póliza y la vigencia de la cobertura es que generalmente la vigencia de ésta se halla dentro de la vigencia de la póliza.

¹¹ “Seguro Marítimo” Jorge Echevarria S., Capitán de Alta Mar M.M.N.

3.5.2. Vigencia de la Cobertura

La vigencia de la cobertura comprende todo el tiempo durante el cual la mercancía se encuentra en tránsito, es decir en el trayecto cubierto por la póliza; tanto el comienzo como su terminación son materia de convenio así como el lugar exacto donde entra a operar la cobertura.

3.5.3. El comienzo de la vigencia.

Es objeto de convenios estipulados en la póliza. Es el momento y lugar exacto donde entra a operar la cobertura. Según la nueva cobertura inglesa y por ende la que se maneja en Chile, se tendrá que consultar la cláusula de tránsito (9.1) que dice: “ Este seguro se inicia desde el momento en que las mercaderías dejan la bodega para el comienzo del tránsito.

3.5.4. La duración de la vigencia

Tanto las pólizas como las leyes se pronuncian en forma muy uniforme. El seguro continuará durante el viaje declarado en la póliza.

- Si el buque zarpa con un destino diferente al declarado en la póliza, el riesgo no toma efecto.
- Si después de haber comenzado el riesgo se cambia voluntariamente el destino del buque declarado en la póliza, se habla de un cambio de viaje y la responsabilidad del asegurador termina, salvo convenio en contrario.
- Si el buque se desvía sin excusa legítima del viaje declarado en la póliza, se habla de desviación, cambio de ruta y la responsabilidad del asegurador termina, salvo convenio

en contrario (según la ley inglesa).

Si tales cambios se realizan en virtud de facultades concedidas al armador en el contrato de fletamiento y si éstos escapan al control del asegurado, la cobertura sigue vigente (cláusulas del Instituto de Londres). En todo caso los aseguradores tienen derecho a cobrar una prima adicional.

La idea general es que el asegurado deberá quedar amparado también por cambios en el viaje, en la ruta, en el buque, mientras que tales cambios escapen a su control y voluntad.

3.5.5. Terminación de la vigencia de la cobertura

En la terminación de la cobertura se estipulan diferentes posibilidades, rige lo que ocurra primero.

A la entrega en el almacén o la bodega de los consignatarios u otro lugar final citado en la póliza. A la entrega en cualquier otro almacén o bodega que el asegurado desea utilizar, ya sea en el destino final o antes de llegar al mismo, para un almacenaje fuera del curso ordinario del tránsito o para la distribución de la mercancía.

Es decir, la cobertura termina en el momento que la mercadería queda bajo el control del asegurado u otra persona que represente sus intereses. Pero será a más tardar al término de sesenta días de finalizada la descarga al costado del buque en el puerto final.

El último párrafo de la cláusula de tránsito contiene la llamada “extensión de la cobertura”, según la cual se mantiene la cobertura durante cualquier retraso fuera de

control del asegurado, como también durante cualquier desviación, desembarque, transbordo, reembarque y cualquier otra variación del transporte, en virtud de la facultad concedida a los armadores o fletadores bajo el contrato de fletamiento y fuera del control del asegurado.

3.6. El significado en la determinación de valores

Existen varias definiciones de valores en relación con el seguro, los cuales influyen tanto en la emisión del contrato de seguro como en la liquidación de un siniestro.

3.6.1. Valor asegurable

Es el valor máximo que se puede asegurar. Este no debe exceder el valor real del mismo.

El valor real de los objetos asegurados de transporte de mercancía suele componerse:

- (+) Valor de la factura de la mercancía.
- (+) Todos los gastos incurridos hasta ponerla a bordo.
- (+) Los fletes del transporte marítimo pagados.
- (+) La prima del seguro que se cargará.
- (+) Los derechos de aduana.

Hasta el momento el asegurado ha tenido otro tipo de gastos que no pueden comprobarse uno a uno, como son los gastos administrativos. Por ello debemos incluir a la suma un cierto porcentaje, normalmente un diez por ciento. Este se denomina beneficio esperado o utilidad imaginaria; términos no muy apropiados, por lo tanto se denominará “valor aumentado”.

3.6.2. La suma asegurada

Es el monto del seguro o la cantidad asegurada. La suma asegurada no representa el valor real de los bienes ni su valor asegurable, tampoco el valor indemnizable.

3.6.3. Valor indemnizable

Es el valor real de los bienes asegurados al momento del siniestro. Se trata del valor de reposición de los bienes más los gastos incurridos al momento del siniestro. En la práctica se topa con mucha dificultad al tratar de determinar el valor real al momento del siniestro. Para evitar esto se ha adoptado por el valor asegurable como base para liquidar la indemnización.

Por lo tanto debemos fijarnos en el valor asegurable cuando se trata de mercancías no cotizadas en bolsas internacionales. Para mercaderías cotizadas en bolsas, debemos conservar como base el valor indemnizable, es decir la cotización en el momento del siniestro aumentada en los gastos incurridos hasta la fecha.

3.6.4. Relación entre valor asegurable, indemnizable y la suma aseguradora

En la práctica se considera el valor asegurable como valor indemnizable, por lo tanto cuando se hable de valor asegurable nos referiremos también a valor indemnizable.

En los casos en que la suma aseguradora no difiere del valor asegurable, no se presenta problema; la misma suma aseguradora sirve de base para la indemnización.

Donde existe la posibilidad de controlar los valores indicados por el asegurado, será antes de emitir la póliza específica o valorada. En este caso se podrá determinar de manera confiable e incorporarlo como suma asegurada en la póliza. En los demás casos cuando no es posible controlar el valor asegurable indicado por el asegurado, habrá que postergar dicho control. Después se comprobará el valor asegurado con el valor efectivamente asegurable, en caso de siniestro cuando se tenga toda la documentación a disposición.

Si se comprueba que los dos valores son más o menos idénticos no hay problemas y se indemniza de acuerdo a la suma asegurada. Sin embargo si se comprueba diferencia se estará frente a los siguientes casos:

3.6.5. El infraseguro

Cuando la suma asegurada fijada en la póliza resulte inferior al valor asegurable.

En caso de pérdida total, el asegurador indemniza la suma asegurada.

En caso de pérdidas parciales el asegurador no indemniza su totalidad, aunque no excedan la suma asegurada. El asegurado se constituye en coasegurador por la parte no cubierta por la suma asegurada, es decir, por la diferencia el asegurado se constituye su propio asegurador. En estos casos se aplica la llamada regla proporcional que es la fórmula según la cual la proporción existente entre el valor asegurable y la suma asegurada, debe aplicarse a la pérdida, de modo que la proporción resulte idéntica a la proporción aplicada a la indemnización adeudada por el asegurador.

3.6.6. Causas que puede tener el infraseguro

a) El asegurado declara un valor inferior por error u omisión involuntario. En la póliza

específica se procede de acuerdo a la regla proporcional. En la póliza abierta o flotante se ajusta la suma asegurada declarada por el asegurado cobrándose la prima adicional que corresponda, siempre que la suma asegurada ajustada no sobrepase el límite fijado en la póliza.

- b) El asegurado declara intencionalmente un valor inferior para ahorrar por el valor prima o asumir el mismo la parte del riesgo no cubierto. No se procede ajuste en ningún caso.

3.6.7. El sobreseguro

Cuando la suma asegurada estipulada en la póliza es superior al valor asegurable hablamos de sobreseguro.

En todos los casos en que un sobreseguro se ha contratado con intenciones de fraude, el seguro es nulo y la prima es considerada como ganada por el asegurador. En todos los demás casos, es decir, cuando no se puede probar el dolo por parte del asegurador el procedimiento adoptado depende de las estipulaciones de la póliza:

- a) En el caso de pólizas valoradas (Ver 3.1.1.) es siempre la suma asegurada que se toma como base para la liquidación aunque sea superior el valor asegurable, salvo en caso de fraude.
- b) En caso de póliza no valorada (Ver 3.1.2.) la suma asegurada constituye tan solo la responsabilidad máxima del asegurador. La indemnización se rige por el valor asegurable o indemnizable (Ver 3.6.1. “Valor asegurable” y 3.6.3. “Valor indemnizable) sin considerar la suma asegurada más alta. Esto es válido para las pérdidas total o parcial.

Las primas correspondientes a la reducción de la suma asegurada al valor asegurable, se suelen devolver al asegurado cuando el sobreesuro se debe a un error u omisión involuntaria.

3.6.8. Valoración en póliza específica flotante

a) En póliza valorada, se trata de un comercio que se incorpora a la póliza mediante la cual se valoriza el objeto asegurado estimando su valor. En tal póliza el valor convenido interviene sólo el valor que representa, ya sea la suma asegurada, el valor asegurable o el valor indemnizable.

Una vez emitida la póliza el asegurado no puede oponerse ni siquiera en caso de siniestro, aunque resulte exagerado el valor con respecto al valor real de los bienes asegurados. La única forma de oponerse es cuando el asegurador puede probar que el valor indicado por el asegurado fue con intención de fraude. Como es difícil probarlo, es importante por parte del asegurador comprobar cuidadosamente el valor de los bienes antes de emitir la póliza, exigiendo facturas comerciales.

b) En caso de póliza abierta o flotante, se incorpora en las condiciones particulares una cláusula llamada “valuación”, mediante la cual se definen los factores que componen el valor asegurado (suma asegurada). En caso de siniestro (la única posibilidad que tiene el asegurado es comprobar la exactitud de la declaración) se observa que la suma declarada no corresponde a la suma asegurada, según la cláusula se procede al ajuste correspondiente.

3.6.9. Doble Seguro

Cuando se asegura el mismo objeto contra los mismos peligros, por el mismo período con

más de un asegurador. De tal manera que el total de las sumas aseguradas exceda el valor asegurable.

Si el doble seguro se ha contratado con intenciones de fraude, todos los seguros individuales son nulos y todas las primas son adeudadas. Pero si se ha contratado por error, el asegurado queda cubierto hasta el valor asegurable.

Las responsabilidades del asegurador se rigen por las leyes de cada país y condiciones generales de la póliza.

- a) El asegurado deberá dar aviso de inmediato cuando se da cuenta del doble seguro, sin lo cual se presume dolo.
- b) Muchas veces el doble seguro se debe a que el asegurado no informa al destinatario del contrato de seguro.
- c) Los aseguradores deberán exigir en caso de reclamo por siniestro, las facturas comerciales, liquidación de los derechos aduaneros o cualquier otro documento original, los que deberán ser marcados con un sello para que éstos no puedan ser dados a otro asegurado.

CAPITULO IV

APLICACIONES AL SEGURO DE CARGA MARITIMO

4.1. Aspectos genéricos del Comercio Internacional

Existían dos situaciones extremas por el cual se movía el comercio internacional:

- El contrato de compra-venta se liquida en el domicilio del vendedor (“loco quotation”). Si en el trayecto a su destino le pasaba algo a la mercancía, nada tenía que ver el vendedor, ya que era de propiedad del comprador; ejemplo de contrato “puesto en fábrica” o “puesto en hacienda”. Este tipo de contrato es practicable solamente cuando la posición del vendedor es extremadamente fuerte.
- El contrato de compra-venta se liquida en el lugar del comprador (arrival contract). El vendedor tiene que llevar la mercancía vendida al domicilio del comprador, donde la entrega contra pago al contado. Si en el trayecto del viaje le pasa algún percance, ello no afecta al comprador; ejemplo para esta forma de contrato es la venta llamada “franco domicilio”. Este tipo de contrato es practicable en la medida que la posición del comprador sea fuerte.

Hoy en día bajo condiciones normales, sería imposible realizar un negocio en estas condiciones. Actualmente existe un gran número de condiciones intermedias que preveen una distribución más equitativa de los riesgos involucrados (fue considerado en el capítulo 2.16. “Cláusulas internacionales de compra-venta e incoterms).

4.2. Cuándo nacen las obligaciones del comprador y vendedor

Se tiene la idea que con el empleo de criterios jurídicos de amplia aceptación podría darse respuesta a estas interrogantes; pero la realidad del comercio internacional nos dice otra cosa. No siempre existe un contrato de compraventa cuando el Banco Central habla de venta en consignación libre, en realidad se refiere a un proceso de negociación y de cumplimiento a normas legales, que tiene por único objeto poner las mercancías a disposición de un agente comisionista en el mercado extranjero, superando la tramitación de exportación mediante una ficción. No existe venta en tal operación y ésta sólo acontece una vez que la mercancía, tramitada su exportación, embarcada, transportada e internada en otras naciones, quedan en poder del agente comisionista para su venta posterior. Todos los riesgos y gastos son asumidos por el vendedor en consignación libre.

Esta modalidad de operación tiene gran importancia para Chile, y a través de ella se canalizan enormes volúmenes de nuestras exportaciones (hortofrutícolas). Genera cuestiones de difícil solución, ya que el productor-exportador tras meses de esfuerzo, entrega el producto terminado, embalado, exportado y transportado, a un agente comisionista domiciliado en el país de destino, amparado u obligado por normas, usos y costumbres distintas a la chilenas.

Hoy se habla de la creación en nuestro país de una compañía de seguros de créditos a las exportaciones que tendería a satisfacer una necesidad derivada de incumplimiento, dificultades cambiarias, modificaciones inesperadas de las reglas del juego, y otros hechos similares ocurridos en los últimos años (ejemplo: “caso uvas envenenadas”).

La situación es más clara en materia de importaciones, ya que la reglamentación de cada

país puede ser confusa o contradictoria con las normas de los demás países, pero la necesidad de comerciar, satisfacer demanda, procurar un mejor nivel de vida, obliga a la comunidad de naciones a tomar acuerdos expresos o tácitos en términos básicos de intercambio. “Las American Trade Definitions” (1919-1941), las “Reglas Internacionales para la interpretación de contratos” (Incoterms 1980) y la “Convención de Viena” (1980); definen los términos de común utilización en los contratos internacionales, y por cierto cuando se desarrolla un comercio de importación, resultando más fácil para las instituciones contraloras estatales. Esta especie de ley mercantil internacional define áreas de posible conflicto. Se determina quien asume los gastos y riesgos de la mercancía hasta el momento de la entrega, que es el punto que se transfiere la responsabilidad del vendedor al comprador.

Las convenciones varían desde la fórmula “ex-work” hasta “delivered duty paid”. La diferencia de base es la misma, una lista de obligaciones a cumplir por cada una de las partes; por ello el seguro de carga en cualquiera de sus modalidades contiene una fórmula de vigencia tiempo-espacio. Una de ellas es la expresión de bodega-bodega, sinónimo de aceptación de riesgos numerados o genéricos, en un amplio espacio de tiempo (el necesario para que las mercancías se transporten desde la bodega del vendedor hasta la del comprador).

La aceptación de riesgo bodega-bodega por parte del asegurador, está condicionada a que dichos riesgos sean realmente de cargo del asegurado, porque así lo dispone el contrato o convenio de compraventa internacional. En el proceso de importación, la mayoría de los contratos de seguro de transporte contratado en Chile, la aceptación de los riesgos por parte del comprador en el término espacio-tiempo, bodega-bodega, ocurre solamente en el caso de pacto ex-work cuando el punto de entrega es el almacén o fábrica del vendedor.

En las otras modalidades el asegurador se obliga respecto del asegurado cuando nace la responsabilidad de éste respecto a los riesgos a que se expone la carga. Así cuando la venta se hace en condiciones FOB (libre a bordo), el exportador que no es el asegurado está obligado a entregar la mercancía a bordo del buque designado por el comprador; si es el asegurado, hasta que no cumpla tal obligación, la compraventa está imperfecta y no genera obligaciones en la contraparte.

Constituye un error y conduce a confusión la expresión bodega-bodega, pues a menos que el seguro se contrate con esa específica condición y su otorgamiento fuese el resultado de un proceso de suscripción razonado y madurado; la cobertura se inicia y extingue en el mismo espacio tiempo en que se inician y se extinguen los riesgos que son de cargo del asegurado.

La intensificación y empleo del uso del contenedor. El despacho por vía marítima de carga de poco volumen y peso, pero de alto valor se ha hecho habitual el manejo de contenedores FCL y LCL. Las siglas indican llenar el contenedor en el país de exportación, con más de una partida consignada a distintos destinatarios, para luego vertirlo en el país importador. Posteriormente se procede a la entrega de cada partida a su consignatario o agente. Este sistema posibilita la participación de nuevos agentes intervinientes (Ver 5.6. a.) ubicados entre el exportador-vendedor y el armador, quienes asumen el papel de despachadores (se les conoce genéricamente como forwarders), quienes cumplen una parte de las obligaciones del vendedor (ejemplo: poner la carga a bordo de la nave) y asumiendo por otra, el papel de transportador nominal (emiten sus propios conocimientos de carga).

Este sistema incluye una mayor cantidad de cargas extraviadas, averiadas en origen,

robadas en bodega del forwarders o en los tramos terrestres del país exportador. Se trata de hechos ocurridos antes que terminen las obligaciones del vendedor y por consiguiente las consecuencias son de cargo de su asegurador y no de quien acepta los riesgos del comprador, pues éste nunca recibió la carga, aunque normalmente así parezca. Hay quienes creen que por el hecho que el asegurador del comprador imprima en la póliza el término bodega-bodega, debe hacerse cargo de las consecuencias patrimoniales del incumplimiento del vendedor. Tal razonamiento jurídicamente equivocado da lugar a graves distorsiones de origen práctico, puesto que cada vez a su amparo se cometen más fraudes, en que interviene conciente o inconcientemente compradores y consignatarios. La oportunidad se ve agravada, ya que siendo el conocimiento de embarque un documento probatorio de la entrega por excelencia, ya no constituye una certificación verificada de los bultos, marcas y contramarcas que el transportista recibe a bordo de la nave.

Son cada vez más los casos en que el armador u agente sólo conoce documentos, sin posibilidad física de examinar los bultos que componen el despacho. La expresión “dice contener” (said to container), estampada habitualmente en los conocimientos de embarque de carga, de contenedores utilizados por el embarcador forwarders o despachador. El banco emisor de la carta de crédito, recibe el conocimiento de embarque sin anotaciones limitantes (limpio) y al contar con el resto de la documentación procede a pagar por cuenta de su mandante (importador) el precio convenido, sellando el ciclo que muchas veces constituye un fraude, en el cual el comprador-vendedor se coluden para estafar al asegurador, repartiéndose el producto del delito.

Un fraude documental siempre requiere la participación del vendedor-comprador, puesto que debe simularse la compraventa de modo que cumpla con las exigencias de la carta de crédito y para ello se llega al extremo de respaldar los desembolsos hechos por el banco

corresponsal, mediante una operación de crédito o plazo. Los fondos son cursados al vendedor quien los reembolsa al comprador para que cubra el crédito. Generalmente, la compañía de seguro paga antes de que se haga exigible el crédito, luego procede a repartir los dineros malhabidos previo pago de los intereses adeudados, representando utilidades de alrededor del 90% del monto obtenido del asegurador. Una de las formas de poner al resguardo la fe pública y el interés de las partes, es determinar claramente las obligaciones del comprador y vendedor, de modo que los aseguradores conozcan perfectamente la extensión de los riesgos y sean capaces de proveer la cobertura precisa al precio justo.

El suscriptor del riesgo (asegurador) que concienta expresamente la extensión espacio-tiempo, conceptuada en la frase bodega-bodega, debe evitar el empleo de una formulación que sólo sirve para crear interminadas disputas de quienes estiman perjudicados sus intereses.

4.3. Cuando debe contratarse un seguro

Como dijimos anteriormente (Ver 2.15.) en conformidad con la ley, una persona puede contratar un seguro en una aventura marítima, si posee un interés asegurable, riesgo económico en la llegada de las mercancías. Diversas partes pueden tener un interés asegurable; la persona más interesada es aquella que es propietaria de la mercancía durante el viaje. Esta persona puede ser o no el exportador, ello depende del momento en que la posesión de la mercancía pasa del vendedor al comprador, y esto a su vez está subordinado a las condiciones de venta (Ver 2.16.).

Por ejemplo, cuando se trata de un contrato FOB, el vendedor es responsable de todas las pérdidas y daños hasta el momento en que las mercancías se embarcan en un puerto

determinado o se hace cargo de ellas una empresa de transporte terrestre determinado. En la práctica, la costumbre en el caso de contratar FOB y también en los contratos FAS y C&F, es que el seguro del comprador cubra todo el viaje desde la bodega del vendedor hasta el punto de destino en tierra del comprador. También es frecuente que el vendedor contrate el seguro por cuenta del comprador (se trata de una operación que sólo se hace a petición del comprador). Por otra parte, el comprador adquiere a veces el seguro para todo trayecto del viaje con cobertura hasta el punto FOB a cargo del vendedor.

En los contratos CIF, el vendedor está obligado a contratar el seguro marítimo, aunque su propiedad y su responsabilidad por pérdidas o daños terminen cuando las mercancías hayan sido embarcadas.

Para resumir podemos decir que la obligación de contratar un seguro no está ligada directamente al traspaso de la propiedad; esta obligación de asegurarse está especificada en el contrato de venta.¹²

4.3.1. Quiénes tienen interés asegurable

El Art. 1164 del Código de Comercio define el interés asegurable. La norma es amplia y califica como asegurado todo aquel que habiendo pactado tenga además "... un interés en la conservación de la cosa asegurada...". De esta forma las instituciones bancarias, financistas de una operación de crédito en comercio internacional cumplen sobradamente los requisitos para optar a la calidad de asegurado y obtener los beneficios que de ello derivan en el evento de ocurrir los riesgos aceptados por el asegurador.

Es habitual encontrar que las pólizas de seguro designan como asegurado al banco que

¹² Programa Bi-Nacional Latinoamericano, Post Titulo "Master en Comercio Internacional (M.C.I.)" Facultad de Ciencias Empresariales "Marcelino Champagnat" y Facultad Iberoamericana de Comercio

respalda la operación. También es habitual comprobar que el conocimiento de embarque (materialización del contrato de transporte), designa como consignatario (la persona habilitada a recibir la mercadería en el puerto de destino) al mismo banco que asume la condición de asegurado. Asumir la condición de asegurado y consignatario concede derechos, pero también impone obligaciones.

Se ha discutido la forma más expedita que existe para anular la presunción de entrega conforme de las mercaderías averiadas o faltantes visibles. Esta es la presentación al transportador de un aviso escrito, en el que se especifica la naturaleza de la pérdida o daño "... a más tardar el primer día hábil siguiente al de la fecha en que las mercancías fueron puestas en su poder" (del asegurado o consignatario).

Cuando las pérdidas o el daño no sean visibles, el plazo se extiende a quince días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías fueron puesta en poder del consignatario (Art. 1027 N°1 y N°2 del Código de Comercio).

A "Contrario Sensu", si el consignatario o quien actúe en representación no presenta aviso fundado en los términos indicados, deberá entenderse que la carga fue entregada por el transportador (naviero) o depositario provisional en las mismas condiciones de recepción, lo que quiere decir sin observación.

Por su parte las cláusulas del contrato de seguro marítimo impone al beneficiario la obligación de cerciorarse que todos los derechos contra transportistas, depositarios u otros (terceros), estén debidamente preservados y ejercidos. Por lo tanto, su derecho a reclamar la indemnización está supeditada al cumplimiento de los avisos indicados en el Art. 1027 del Código de Comercio).

No se da siempre el caso de dar aviso (Art. 1027 Código de Comercio) presentado por un banco en calidad de consignatario o asegurado, cosa que debería hacerse.

En caso de litigio, puede resultar perjudicial para quien asume la calidad de consignatario y asegurado, cuando en realidad es sólo una institución de crédito cuyo único interés es resguardar la operación sin conveniencia de convertirse en propietaria de mercancías averiadas o mermadas.

Los agentes de naves que representan los intereses del armador en tierra, no diferencian entre los avisos comunicados por el agente de aduana o el liquidador de seguro, a quien no se les exige comprobar su calidad de representante del consignatario.

En otros casos el asegurador se despreocupa de dar aviso y la importancia de la oportunidad de tal. Con ello renuncia a la posibilidad de recuperar las pérdidas de quien es responsable de las mismas.

La presunción de entrega conforme, puede ser destruido por otros medios probatorios, pero no hay método más práctico y eficaz que los avisos. Es incierto el resultado de reclamación extemporáneo, cuyo único fundamento es lo citado por el interesado o una inspección practicada después que las mercancías han estado en poder de otros agentes intervinientes (almacenista portuario, transportista terrestre, etc.).

Soluciones prácticas :

- El otorgamiento de un mandato al agente de aduana para que actuando en representación del consignatario-asegurado, con o sin promesa incondicional de endoso, pueda cumplir los avisos del Artículo 1027 del Código de Comercio.

- La delegación de tal función al liquidado de seguro, al momento de contratar la póliza, dejando constancia en el mismo documento.

Faltaría saber si los agentes intervinientes estarían dispuestos a asumir la responsabilidad o consecuencia del olvido de tal aviso (Art.1027 C.Comercio).

Estas formas evitarían litigios y confrontaciones posteriores¹³.

4.4. Protección suplementaria

Aunque el exportador concluye de tener la propiedad de la mercancía y la obligación de asegurarlas cuando las entregue en el muelle, en muchos casos es aconsejable protegerse contrayendo seguro por toda la duración del viaje, ya que su interés económico subsiste hasta el momento en que se las pagan. Si se deterioran durante el viaje, el exportador puede encontrarse con que el comprador no quiere o no puede pagarlas (caso de uvas envenenadas). Esta situación puede producirse por varias razones:

- El seguro del comprador puede ser inadecuado, por ejemplo: éste puede no recibir la suficiente indemnización por la pérdida.
- El comprador puede resultar insolvente y se abone el importe de la reclamación por las mercancías averiadas a los acreedores de su país, en lugar del exportador.
- Los problemas de divisa pueden complicar la transferencia de la cantidad abonada en concepto de indemnización por la compañía extranjera de seguro. Para evitar tales riesgos, el exportador puede adoptar como norma de carácter general de sus condiciones de venta, encargarse de contratar seguro marítimo, aún en los contratos FOB. Esto no es siempre posible, el exportador podría protegerse por medio de un seguro especial de contingencia (imprevistos o seguros de créditos a las exportaciones, (Ver 4.2.) el cual le compensa cualquier insuficiencia de la indemnización abonada

¹³ "El transporte marítimo: la ley, las estadísticas, algunos hechos". Boletín O'Higgins, Re N°21, 1989, de Alberto Atucha Cuiñas, Liquidador Oficial de Seguros.

- por el seguro del importador¹⁴. Este es personal e intransferible.

En Chile, se habla de la creación de una compañía de seguro de créditos a las exportaciones (Ver 4.2. inc. 3ero).

4.5. Trámite para celebrar un contrato de seguro

La Propuesta del Seguro. En este instrumento se detalla todos los elementos que constituyen el seguro propiamente tal. La propuesta normalmente se hace por escrito y las compañías normalmente tienen un modelo para cada seguro. También la propuesta puede ser verbal, telefónica u otra forma; cuando se ha ajustado verbalmente, vale como promesa siempre que las partes estén de acuerdo en la cosa, riesgo y prima.

Antecedentes que debe llevar una cotización:

- Ramo: transporte.
- Tipo : marítimo.
- Materia a asegurar: mercadería nueva o usada.
- Embalaje
 - Contenedor - Full
 - Less
 - Cajones de madera.
 - Cajones de carbón
 - Graneles
 - Pallets
- Origen - Destino (distancia del traslado).

¹⁴ Post Titulo "Master en Comercio Internacional (M.C.I.), Programa Bi-Nacional Latinoamericano. Facultad de Ciencias Empresariales "Marcelino Champagnat" - Universidad Católica de Cuyo.

- Valor a asegurar: - Valor comercial mercadería.
- Valor CIF + % gravámenes aduaneros

Dar vigencia al contrato:

- Nombre del medio de transporte (antecedentes).
- Nombre de la nave (antes que llegue a destino).
- Fecha de embarque.
- Cobertura: cláusulas de todo riesgo "A".
: cláusulas restringidas "B", "C".
- Prima.
- Prima mínima por embarque (pre-establecida).

Posteriormente se debe solicitar un certificado provisorio de seguro (requisito de apertura de carta de crédito) que contiene los siguientes datos:

- Mercancía.
- Cantidad.
- Tipo de embalaje.
- Valor FOB.
- Flete.
- Puerto de embarque.
- Puerto de llegada.
- Vía de transporte.

Una vez confirmada la fecha de embarque y el nombre de la nave que efectuará el transporte se solicita la póliza definitiva de seguro.

4.6. Cobertura de seguro de carga marítima

Desde el año 1775, el Lloyd's de Londres utilizaba para el seguro de transporte marítimo de carga lo que se conocía como formulario S.G. de seguro marítimo, que significa "Ship Goods".

En 1906, se dicta en Inglaterra la ley de seguro marítimo que refunde toda la jurisprudencia, pero no hace obligatorio la utilización del formulario S.G. del seguro marítimo.

Hasta ese momento los suscriptores del Lloyd's incorporaron múltiples y variadas modificaciones, adecuándolas a las necesidades de la época. Esta diversidad de cláusulas modificatorias, lleva al Instituto de Aseguradores de Londres a introducir en el año 1912 las primeras cláusulas para cargamento del Instituto (I.C.C.). Fue este primer intento por unificar las pólizas de seguro, elemento considerado esencial en el negocio del reaseguro.

Basándose siempre en el antiguo formato S.G., el Instituto introdujo al mercado internacional tres juego de cláusulas para cargamento, que actualmente están obsoletas:

1. Libre de avería particular (L.A.P.).
2. Con avería (C.A.P.).
3. Todo riesgo (T.R.).

Las cláusulas de 1912 permanecen casi inalterables hasta el año 1963. En esta fecha se mantiene vigente los tres juegos de cláusulas con variadas modificaciones; la más importante de ellas es la incorporación de la "cláusula de tránsito", que extendió la cobertura a: entre bodega de origen y bodega de destino de las mercancías.

En consecuencia, el mercado internacional de seguro, cuyo centro es Londres permaneció atado al formulario de póliza S.G. para la interpretación y aplicación de cada tipo de cobertura LAP, CAP y TR.

En 1980 la Conferencia sobre Comercio y Desarrollo de la Organización de Naciones Unidas (UNTAD), formuló una abierta crítica al arcaico formulario S.G. y el sistema de documentación de seguro de carga marítimo. El aporte de la UNTAD se encuentra dirigido a la preparación de textos uniformes no imperativos de pólizas de seguro, destinado a su utilización en todos los mercados internacionales.

En vista de estas críticas, el Instituto de Aseguradores de Londres, se dió a la tarea de redactar nuevas cláusulas. Habría sido simple enmendar las antiguas cláusulas para cargamento (ICC), pero se optó por abolir el viejo formulario S.G. creando una estructura totalmente novedosa que comenzó a circular en 1981. Esta se ciñe a las recomendaciones de la UNTAD. El rompimiento del antiguo esquema fue tan profundo que se extendió inclusive a la denominación de las pólizas. Así, en lugar de hablar por ejemplo de todo riesgo (TR), CAP (WA) o LAP (F.P.A.), tuvieron que referencia a:

- Cláusulas para cargamento del Instituto (A).
- Cláusulas para cargamento del Instituto (B).
- Cláusulas para cargamento del Instituto (C).
- Cláusulas de guerra del Instituto (cargamento).
- Cláusulas de huelga del Instituto (cargamento).

Las dos asociaciones de aseguradores del Reino Unido, dieron un aviso general de cancelación para las antiguas cláusulas al 31 de Mayo de 1983.

En nuestro país, se le otorga a la Superintendencia de Valores y Seguro la facultad de aprobar los modelos de póliza que las compañías pretenden usar en el mercado, sin esta autorización no se puede emplear ningún formato.

Diferentes entidades se evocaron a traducir, estudiar, y adecuar las cláusulas inglesas con miras a su aplicación en nuestro país. Como resultado de estos estudios, dos proyectos de cláusulas son presentados para su aprobación:

1. Proyecto elaborado por la Compañía Aetna Ban Chile S.A.
2. Las cláusulas chilenas para cargamento A, B, C, elaboradas por la Asociación Gremial de Aseguradores de Chile.

La Superintendencia de Valores y Seguro aprobó ambas proposiciones, creando cierta confusión en el mercado a pesar de la similitud de ambos modelos en lo medular.

- Cláusulas chilenas para cargamento (A).
- Cláusulas chilenas para cargamento (B).
- Cláusulas chilenas para cargamento (C).

Todas fueron aprobadas según Circular N°356 del 25 de Octubre de 1983. En lo sustancial, no hay modificación de las cláusulas inglesas, sin embargo, fue necesario adecuar cierto mecanismo de ejecución del contrato y otras materias de realidad nacional.

4.6.1. Cláusulas chilenas para cargamento

Objeto del seguro: Indemnizar por pérdidas o daños materiales que sufran los objetos asegurados durante el transporte vía marítima, entre el punto de origen y el punto de destino. Se incluye también dentro de la cobertura los recorridos por tierra que sean necesarios para llegar a puerto o para llegar a destino desde el puerto.

Cobertura: Existen básicamente tres modalidades distintas de aseguramiento, de acuerdo a las condiciones generales y particulares de cada una de ellas autorizadas por la Superintendencia de Valores y Seguros (A, B, C). La cobertura es la forma que adopta el seguro para amparar los riesgos a los que está expuesta la mercancía.

Exclusiones: Son las pérdidas o daños que en una póliza no pueden ser amparadas por el seguro.

- **Cláusulas de cargamento (A).** Esta cobertura es a todo riesgo, o sea, cubre todo riesgo de pérdida o daño a la materia asegurada, más los gastos de avería gruesa y ambos culpables de colisión; no define el riesgo a cubrir, pero son definidas las exclusiones y éstas son las que le dan un marco a esta cobertura.
- **Cláusulas de cargamento (B).** Esta cobertura es restringida ya que en ella se establecen y determinan los riesgos a cubrir.
- **Cláusulas de cargamento (C).** Los daños o pérdidas que pueden ser cubiertas por estas pólizas son menores y dicha cobertura es más restringida por las dos anteriores.

Existe una gran diferencia en el diseño o estructura de las condiciones generales antiguas con respecto a las nuevas. En el condicionado antiguo aparecían distintas coberturas y para disminuirla solamente se tachaban o anulaban por medio de timbres, lo que se prestaba para confusión y mal entendido. El condicionado general nuevo, es más explícito y claro, porque existe un condicionado general separado en tres coberturas: A, B, C, y en ningún caso estos tres tipos se mezclan dentro de un mismo diseño ni son confusos.

4.6.2. Coberturas

Cláusulas Antiguas:

- Todo Riesgo (T.R.):

Este seguro comienza desde el momento en que las mercaderías dejan el lugar de almacenaje.

Continúa en el transcurso del viaje y termina con la entrega de las mercaderías en el destino final estipulado en el contrato, sujeto a variaciones tales como, sobrepasar el plazo para desaduanamiento claramente detallado en la póliza.

- Cubre:

*Todo riesgo de pérdida o daño físico por cualquier causa externa.

- Exclusiones:

Guerra.

Huelga.

*Daño o gastos cuya causa sea la depreciación del mercado.

Demora.

Vicio propio.

Temperatura

Humedad.

Cláusulas Nuevas:

Cargamento "A"

Este seguro comienza desde el momento en que las mercaderías dejan el lugar del almacenaje, continúa en el transcurso del viaje y termina con la entrega de las mercadería en el destino final estipulado en el contrato, sujeto a variaciones tales como, sobrepasar el plazo para desaduanamiento claramente detallado en la póliza.

- Cubre:

Todo riesgo de pérdida o daño de la materia asegurada.

Exclusiones:

Dolo.

Derrame usuales.

*Daño o gasto causado por mal embalaje o preparación inadecuada de la materia asegurada.

Vicio propio.

Demora..

*Insolvencia o incapacidad financiera de los propietarios.

Causa externa por la acción lenta, propia del ambiente en que se encuentren estibadas y/o depositadas las mercaderías.

- Con Avería Particular (C.A.P.):

Este seguro comienza desde el momento en que las mercaderías dejan el lugar de almacenaje, continúa en el transcurso del viaje y termina con la entrega de las mercaderías en el destino final estipulado en el contrato, sujeto a variaciones tales como, sobrepasar el plazo para desaduanamiento claramente detallado en la póliza.

- Cubre:

Incendio.

Que la nave vare, encalle o se hunda.

Pérdida de carga en el transbordo o descarga.

Pérdida por desprendimiento de eslingada

Incendio, abordaje o contacto de la nave, embarcación o vehículo con cualquier objeto exterior excepto agua.

Descarga forzosa.

Echazón.

Cualquier arma de guerra que emplee fisión atómica o nuclear, fuerza radioactiva o materia semejante.

- Cargamento "B"

Este seguro comienza desde el momento en que las mercaderías dejan el lugar de almacenaje continúa en el transcurso del viaje y termina con la entrega de las mercaderías en el destino final estipulado en el contrato, sujeto a variaciones tales como, sobrepasar el plazo para desaduanamiento claramente detallado en la póliza.

- Cubre:

Incendio o explosión.

Que la nave vare, encalle o se hunda.

Volcamiento del medio transportador.

Colisión o contacto de la nave, con cualquier objeto externo que no sea agua.

Descarga forzosa.

+ Terremoto, erupción volcánica o rayo.

Avería gruesa.

+ Echazón o barrido de cubierta.

+ Entrada de agua a la bodega.

- Exclusiones:

Robo, ratería, hurto.

Falta de entrega, entrega de menos.

Mermas, derrames, pérdida por rotura de envases, filtración, uso de ganchos.

Solidificación, liqüefacción, oxidación, moho.

Manchas, acción directa o indirecta de otras mercancías, contacto con animales, pájaros o insectos, sudor de bodega.

Quebrazón, abolladuras, rayaduras, saltaduras y dobladuras.

Vicio propio.

Contrabando, piratería, hechos culpables del propio asegurado.

- Libre de Avería Particular (L.A.P.):

Este seguro comienza desde el momento en que las mercaderías dejan el lugar de almacenaje, continúa en el transcurso del viaje y terminan con la entrega de la mercancía en el destino final estipulado en contrato, sujeto a variaciones, tales como, sobrepasar el plazo para desaduanamiento claramente detallado en la póliza.

- Exclusiones:

Dolo.

Derrames usuales, pérdidas de peso o volumen naturales.

*Daños o gastos causados por mal embalaje o preparación inadecuada de la materia asegurada.

Vicio propio.

Demora.

*Insolvencia o incapacidad financiera de los propietarios.

*Daño o destrucción deliberada de la materia asegurada por un acto ilícito de cualquier persona ajena.

*Cualquier arma de guerra que emplee fisión atómica o nuclear, fuerza radioactiva o materia semejante.

- Cargamento "C":

Este seguro comienza desde el momento en que las mercancías dejan el lugar de almacenaje, continúa en el transcurso del viaje y terminan con la entrega de las mercancías en el destino final estipulado en el contrato sujeto a variaciones, tales como, sobrepasar el plazo para desaduanamiento claramente detallado en la póliza.

Cubre:

Que la nave vare, encalle o se hunda.

Incendio.

Pérdida de bultos, ya sea en la carga,
descarga o transbordos.

Desprendimientos de eslingadas.

Abordaje o contacto de la nave,
embarcación o vehículo, con cualquier
objeto exterior excepto agua.

Descarga forzosa.

Echazón.

- Exclusiones:

Robo, ratería, hurto.

Falta de entrega, entrega de menos.

Merma, derrames, pérdidas por rotura de
envase, filtración, uso de ganchos.

Solidificación, liquefacción, oxidación
moho.

Manchas, acción directa o indirecta de
otras mercancías, contacto con animales,
pájaros o insectos, sudor de bodega.

Quebrazón, abolladuras, rayaduras,
saltaduras y dobladuras.

Vicio propio.

Contrabando, piratería, hecho culpable del
propio asegurado.

- Cubre:

Incendio o explosión.

Que la nave vare, encalle o se hunda

Volcamiento del medio transportador.

Colisión o contacto de la nave, con
cualquier objeto externo que no sea agua.

Descarga forzosa.

Avería gruesa.

Echazón

- Exclusiones:

Dolo.

Derrames usuales.

*Daño o gasto causado por mal embalaje
o preparación inadecuada de la materia
asegurada.

Vicio propio.

Demora.

*Insolvencia o incapacidad financiera de
los propietarios ilícito de cualquier
persona ajena.

*Cualquier arma de guerra que emplee
fisión atómica o nuclear, fuerza
radioactiva o materia semejante.

^a Daño o destrucción deliberada de la
materia asegurada por un acto
ilícito de cualquier persona ajena.

- * Diferencias que existen entre las condiciones antiguas con respecto a las nuevas.
- + Riesgos cubiertos solamente en cargamento “A” y “B”.
- ª Riesgos excluidos que se encuentran cubiertos solamente en cargamento “A”.

Cláusula de exclusión de innavegabilidad e ineptitud

Este seguro cubrirá la pérdida, daño o gasto, originado por innavegabilidad de la nave o embarcación, ineptitud de la nave, embarcación, medio de transporte, contenedor o remolque para el transporte con seguridad de los bienes objeto del seguro, a no ser que el asegurado, sus empleados, agentes o mandatarios sean conocedores de tal hecho. Esta cláusula es aplicable tanto a las condiciones antiguas como a las nuevas.

Cláusulas especiales (guerra y huelga)

Las presentes cláusulas pueden ser tomadas como adicionales tanto en el condicionado antiguo como en el nuevo. Su contenido es semejante a excepción del siguiente punto.

“Pérdida, daño o gasto procedente del uso de cualquier arma de guerra que emplee fisión atómica o nuclear y/o fusión u otra reacción o fuerza radioactiva o materia semejante”. Antiguamente se encontraba excluido en el adicional de guerra; actualmente se encuentra eliminado en las exclusiones generales.

Comentario a las cláusulas de exclusión de innavegabilidad e ineptitud

Esta cláusula es injusta desde el punto de vista del asegurado, ya que este no tiene porqué saber o estar en conocimiento de la nave contratada, de estar en condiciones de navegar o no tener sus permisos al día. La información de nave debe estar en poder de la compañía

aseguradora y no del asegurado, ya que el seguro se basa en el principio de la buena fé y no es común que un asegurado traiga mercancía del exterior sabiendo de antemano que la nave no llegará a destino. Por consiguiente, es el asegurador el que tiene que informar al asegurado, que la nave contratada no es apta para el transporte, y a su propuesta no se le dará cobertura o se le recargará la prima correspondiente; debido a que el aseguradores manejan la información de los barcos, su año de fabricación, su clasificación, sus armadores, etc.

Comentario a la cláusula de exclusión por embalaje inadecuado

Esta cláusula no es muy clara y poco aplicable en nuestro país, debido a que no se explica que es lo que se entiende por embalaje adecuado o inadecuado. Desde el punto de vista del asegurador, éste podría señalar qué embalaje sea apropiado para determinada mercancía, pero, si ese embalaje ha variado o cambiado por otro y la mercancía llega con pérdidas o daños y se prueba que fue por culpa del embalaje, el asegurador se negará a indemnizar, por lo que el asegurado o consignatario tendrá que presentar el reclamo a su proveedor. El proveedor podrá alegar que es el clasificado para exportación y rechazará todo tipo de responsabilidad. Si el proveedor proviene de un país industrializado, que por lo general cuenta además con un manual de embalaje para los distintos tipos de mercancía de exportación, cosa que no existe en nuestro país. Por lo tanto, ciertas mercancías que no pueden transportarse en un embalaje cualquiera, debe ser necesario comunicar con anticipación a la emisión de la póliza.

4.6.3. Cobertura del seguro de carga marítima¹⁵

Tipo de Siniestro	Cláusula A	Cláusula B	Cláusula C	Cláusula de guerra	Cláusula de Huelga
1 Incendio y Explosión	X	X	X		
2 Varadura, hundimiento	X	X	X		
3 Vuelco, descarrilamiento vehículo	X	X	X		
4 Colisión del buque	X	X	X		
5 Descarga en un puerto de abrigo	X	X	X		
6 Sismo, erupción volcánica, rayo	X	X			
7 Sacrificio por avería gruesa	X	X	X		
8 a) Lanzamiento por la borda	X	X	X		
8 b) Arrastre por las olas	X	X			
9 Entrada agua de mar, lago o río	X	X			
10 Pérdida total embalaje durante manipulación	X	X			
11 Medidas protectoras	X	X	X		
12 Robo, saqueo, falta de entrega	X				
13 Daño debido a condensación o calor	X				
14 Contaminación por otras mercancías	X				
15 Escapes	X				
16 Rotura y otras averías particulares	X				
Exclusiones					
1 Negligencia del asegurado					
2 Desgaste normal, envejecimiento					
3 Embalaje insuficiente o inadecuado					
4 Defectos intrínsecos de mercancías					
5 Retrasos y demoras					
6 Insolvencia del armador					
7 Utilización de armas atómicas					
8 Actos ilícitos	X				
9 Guerra				X	
10 Huelga					X

¹⁵ “El Seguro de Transporte de las Exportaciones”, Denis Chevalier

Riesgos	Cláusulas
Súbito	A - B - C
Imprevisto	A - B - C
Repentino	A - B - C
Naturaleza	A - B
Hombre	A

4.6.4. Mercaderías que no deberán asegurarse en condiciones más amplias que “C”.

Grupo de mercancías

a) Por la clase de su empaque o falta del mismo:

- Mercancías cargadas a granel.
- Mercancías sin embalaje.
- Mercancías en bolsas de papel (salvo cuando las bolsas de papel tienen cuatro pliegos por lo menos, y no pesan más de 50 kilos c/u).

b) Por la manera en que se transportan:

- Mercancías a granel.
- Mercancías estibadas sobre cubierta (cláusula especial).

c) Por su condición:

- Mercancías averiadas o dañadas (cargamento tipo “C” absolutamente).
- Mercancías en devolución.
- Mercancías usadas.
- Mercancías con un transporte previo no asegurado o asegurado en otra parte.

d) Por su calidad:

- Animales vivos.
- Mercancías perecibles.

4.7. Factores que determinan los riesgos para fijar la tasa del seguro

4.7.1. Clase y Naturaleza de la mercancía

Debido a la gran variedad de mercancías que puede ser objeto de un seguro, y la diferencia fundamental entre ellos en cuanto a su sensibilidad a pérdida o daño, desempeña un papel importante como factor para determinar los riesgos.

1. Según su estado físico se puede distinguir:

a) Sólidos: maquinaria, textiles, minerales, etc.

Líquidos: petróleo, aceites, pinturas, etc.

Gaseosos: oxígeno, nitrógeno, gas propano, etc.

b) También varios estados intermedios:

Líquidos muy volátiles: alcohol, etér, gasolina, etc.

Semi-líquidos: ciertos aceites, grasas, etc.

c) Además podemos distinguir productos en grano o en polvo: cereales, azúcar, cemento, etc.

Según su estado y característica, los riesgos que pueden afectar las mercancías son diferentes. Tenemos los productos sólidos que pueden tener rotura, oxidación, doblamiento, pérdidas. Los productos líquidos pueden tener derrame, incendio, autoincendio. Los productos gaseosos pueden tener explosión, pérdidas, evaporación, etc.

2. Según la forma como se transportan se distingue:

Mercaderías: Embaladas : productos elaborados

Sin embalar : automóviles

A granel : trigo, petróleo

3. Según su peso específico, se distinguen mercancías más o menos pesadas que el agua; ello tiene incidencia en el centro de gravedad del buque. Este podrá ser muy bajo para

mercancías pesadas como el hierro o muy alto cuando se carga mercancías livianas sobrepasando la cubierta. Se relaciona con la seguridad del buque.

4. Según la clase de comercio, se distingue comercio de exportación, importación, cabotaje. Cada cual representa diferentes riesgos. Mercancías de importación son más expuestas al robo que mercancías de exportación.

5. Según su género, se distingue:

Materias primas.

Productos semi-elaborados.

Productos elaborados.

Productos alimenticios.

Estos productos presentan distintos riesgos; por ejemplo, los alimenticios están más expuestos al robo que las materias primas.

6. Según su naturaleza, se distingue mercaderías:

Peligrosas.

Percibles.

Sujetas a: Rotura

Coloración o descoloración.

Merma, derrame, susceptible a plagas.

Calentamiento, combustión espontánea.

Robo, ratería, hurto.

Sensibles a: Calor o frío.

Mal olor.

Radiación.

Algunas mercancías son tan sensibles a ciertos daños o pérdidas, que la realización de ellos no constituyen un riesgo, sino más bien una certeza, por lo tanto, no pueden ser objeto de

un seguro o las primas resultan tan altas (caras) que no es económicamente viable al seguro.

4.7.2. El embalaje de la mercancía

La forma y calidad del embalaje, es un factor importante para la apreciación de los riesgos, ya que de ello depende evitar daños, pérdidas por maltrato, robo, ratería u otros, etc. Es indispensable obtener del asegurado una información exacta acerca del embalaje.

En cuanto a la calidad del embalaje, hay siempre un choque de intereses entre el asegurado y asegurador. El asegurador suele exigir el mejor envase para reducir la siniestralidad, y el asegurado tiende a reducir costos. Hay que tener en cuenta que parte de lo que el asegurado ahorra en embalaje, lo paga en prima o en el deducible que fija el asegurador para mercancías delicadas.

Un buen asegurado debe obrar siempre como si no estuviera asegurado, y hay que recordar que el asegurador tiene la posibilidad de rechazar el reclamo si la pérdida o daño se debe claramente a deficiencia del embalaje.

4.7.3. El medio de transporte

El factor del medio de transporte como co-determinante de los riesgos tiene dos aspectos:

Primero: La clase del medio de transporte (camión, ferrocarril, avión, barco).

Segundo: El estado en que se encuentra dicho medio de transporte.

Si el medio de transporte es un camión, será indispensable saber si éste es propiedad del asegurado, empresa u otro particular; el conocimiento de ello nos indicará la moral y

seriedad del transporte. Además es importante determinar si el camión es cerrado, abierto o qué tipo de protección a la mercancía posee (carpa).

Si el medio de transporte es ferrocarril, será indispensable saber en que tipo de carro se cargará.

Si el medio de transporte es marítimo, la información básica será el nombre del buque; con este dato nos procurará gran parte de la información adicional necesaria:

- Tamaño del buque: un buque grande presta más seguridad y protección a su carga que un buque pequeño.
- Bandera bajo la cual navega el buque: de la bandera depende a que legislación está sujeto un buque, de ello depende el mantenimiento del buque, la cualidad y calidad de la tripulación, las medidas de inspección, las medidas de seguridad que debe ofrecer éste a la tripulación, pasajeros y cargas. También determina la responsabilidad del armador. En algunos países la reglamentaciones son muy severas y un buque debe estar es muy buen estado para poder obtener el certificado de navegabilidad (permiso de zarpe).
- El año de construcción del buque: nos indica la edad y con ello otras circunstancias importantes.
- Clasificación del buque: hay varios institutos o entidades en el mundo que se dedican a clasificar buques, siendo el más conocido el Lloyd's.
- El material de construcción.
- El medio de propulsión.
- El armador: cuando se trata de importaciones, en muchos casos no se sabe de antemano cual va a ser el buque que transportará la mercancía, y lo único que el asegurado puede exigir de su proveedor es embarcar en una naviera seria. Para el cobro de la prima, el asegurador podría cobrar la prima como si se tratará de un buque clasificado como primera, y mantiene la cobertura en vigor sujeta a una sobreprima. Para tal fin, en algunos países se utiliza la cláusula llamada "cláusula de clasificación".

4.7.4. Forma de embarque

La forma como embarcamos una mercancía es de mucha importancia en el transporte marítimo. Es indispensable saber si la mercancía se estiba sobre cubierta o bajo cubierta (bodega). La mercancía estibada sobre cubierta está más sujeta a mojadura, echazón, barredura por las olas que estibada en bodega.

4.7.5. El trayecto y la ruta del transporte

Conociendo el trayecto del transporte asegurado, es decir, desde donde y hasta donde y por cuales puertos u otros lugares viaja la mercancía asegurada, el asegurado conoce varios factores que influyen en el riesgo:

- La duración del transporte, es decir, el período durante el cual la mercancía está expuesta a los riesgos que se cubre.
- Las condiciones climáticas y meteorológicas a las cuales está expuesta la mercancía en el trayecto.
- El número de manipulaciones, es decir, el número de carga y descarga o transbordo de la mercancía.
- La situación general de seguridad por las zonas que pasa el transporte, en cuanto a los peligros de: robo, asalto, ratería, saqueo, huelga, daños maliciosos, alborotos populares, conmociones civiles, bloqueos, guerra civil o internacional, etc.
- Los puertos o sitios de carga, descarga y transbordo: permite al asegurado conocer hechos que pueden influir gravemente en los riesgos; categoría de puerto, instalaciones, vigilancia y organización de éste.

4.7.6. La fecha del embarque

Con las indicaciones de la fecha del embarque, el asegurado conoce la estación del año en la cual la mercancía asegurada por él pasa por ciertas zonas; conoce también las condiciones de navegación propias de la estación de cada hemisferio.

4.7.7. La cobertura

Los riesgos que el asegurado asume o excluye, se consolidan en la cobertura. Este es el factor predominante y principal para la apreciación y determinación de los riesgos a cargo del asegurador.

4.7.8. Otra información

- Información acerca de la seriedad y responsabilidad comercial de su futuro asegurado, como también su situación financiera.
- Información adicional necesaria para identificar el objeto del seguro: ejemplo: el número de factura y el respectivo permiso de importación, etc¹⁶.

4.8. Monto del seguro

La determinación del monto del seguro se basará en cada caso y para cada embarque con los siguientes ítems:

- Costo de la mercancía para el asegurado o para la persona, por cuenta de quien se ha contratado el seguro, según factura comercial y gasto incluido en la misma.
- Valor de la prima de seguro.

¹⁶ "El seguro de transporte ". Suiza de Reaseguro, pág. 132-143, Biblioteca S.V.S Stgo. 368 F533

- Valor del flete pagado de antemano o garantizado.
- Porcentaje de recargo sobre el total resultante.

4.8.1. Determinación del monto del seguro

El costo de una mercancía está integrada por los siguientes rubros:

1. Costo fábrica: según factura a las cuales se agregan los gastos de transporte terrestre, despacho y embalaje.
2. Costo F.A.S. (Free along side): Esto es puesto en molo o lugar de embarque o puesto playa, etc.
3. Costo F.O.B. (Free on board): Esto es puesto a bordo en puerto de origen.
4. Costo C.I.F. (cost insurance freight): Al agregar la prima de seguro y flete.
5. Costo Ex-aduana: Agregando los gastos de descarga y los de puerto (puerto de destino).
6. Costo total puesto: A los cuales se agrega los gastos de transporte terrestre interno, gastos bancarios y de financiamiento, que es el equivalente que debería fijarse como monto para tener un seguro de justo valor.

Partiendo de la base que el monto asegurado debe corresponder correctamente al valor de los objetos importados, es indispensable considerar todos los factores que inciden en el costo de la importación, que en general son los siguientes:

1. Costo de factura de la mercancía.
2. Valor del seguro.
3. Flete marítimo.
4. Gastos bancarios.
5. Derecho de aduana.

6. Impuesto incluyendo el I.V.A.
7. Gasto y honorarios del despachador.
8. Flete terrestre, de aduana o bodega de destino final.

Se puede considerar algún porcentaje de sobreseguro para cubrir gastos menores no especificados. Generalmente hasta un 10% de sobreseguro sobre el valor CIF, sumando todos estos factores llegamos a establecer el costo final de la mercancía puesta en bodega. Al hacer un análisis de los factores que componen el costo real, ellos están divididos en dos grupos. El primero incluye todos aquellos factores que conforman el costo parcial hasta la aduana y el segundo grupo todos aquellos costos que se producen Ex-aduana, es decir, una vez pagado los derechos.

Primer grupo:

1. Costo de factura de la mercancía.
2. Valor del seguro.
3. Flete marítimo.
4. Gastos bancarios.

Segundo grupo:

1. Derechos de aduana.
2. Impuesto incluyendo el IVA.
3. Gastos y honorarios del despachador.
4. Flete terrestre, de aduana a bodega del destino final.

Se desprende que existe dos valores asegurables. El primer valor asegurable abarca los factores de costo del primer grupo. El segundo valor asegurable abarca la suma de ambos grupos.

Esta división tiene importancia para abaratar el costo del segundo grupo. Este consiste en

asegurar el primer valor a tasa específica que se otorgue, atendiendo a la naturaleza de la mercancía asegurada, el embalaje, etc. (ver 4.7. "factores que determinan los riesgos para fijar la tasa del seguro"). El segundo valor asegurable es el que abarca el costo completo de la mercancía puesta en bodega de destino final, este tiene un 50% de rebaja sobre dicha tasa; ejemplo: supongamos que el valor de la mercancía hasta la aduana sea de US\$100.000.- ; el derecho de aduana, gasto de despacho y otros factores que componen el segundo grupo sean también de US\$100.000.- Si la tasa es de un 3% y se aplica sobre el total (US\$200.000.-) la prima resultante será de US\$6.000.- En cambio si se divide el seguro en sus dos etapas, la primera US\$100.000.- costará US\$3.000.- y la segunda US\$100.00.- costará sólo US\$1.500.- El ahorro definitivo será de un 25% de la prima¹⁷ .

4.9. El siniestro y la reclamación

De acuerdo al Art. 513 del Código de Comercio "siniestro es la pérdida o el daño a la cosa asegurada". Denominamos siniestro mayor la pérdida total o casi total, y siniestro menor el simple daño a una cosa asegurada. Producido un siniestro es obligación del asegurado informar por escrito a su asegurador de la ocurrencia de un suceso cubierto por la póliza. Las condiciones generales de la póliza indican "sólo se acogerán los reclamos cuando se haya avisado a la compañía o sus agentes en el puerto o lugar donde se tuvo conocimiento del siniestro.

4.9.1. Procedimiento a seguir por el asegurado

1. Dar aviso: Inmediatamente al enterarse de un siniestro que pudiera afectar los bienes asegurados, el asegurado o su representante deberá dar aviso a su asegurador. El asegurado no debe esperar conocer todos los detalles del siniestro para dar aviso, sino el

¹⁷ "Nociones elementales del seguro del transporte marítimo". Compañía de Seguros Cruz del Sur (IV-2.1.33-IV-2.1.35).

sólo hecho de enterarse que pudiera afectar sus bienes. En caso de ocurrir el siniestro en el extranjero, el asegurado o representante debe dirigirse inmediatamente a un comisario de avería (normalmente se indica en la póliza).

2. Medidas de salvaguardia y recuperación: De acuerdo con las condiciones de la póliza, el asegurado o quien lo representa deberá tomar todas las medidas que estén a su alcance para evitar o reducir las pérdidas. Estas se toman después de dar aviso al asegurador y siguiendo sus instrucciones.

Son de gran importancia las medidas destinadas a preservar los derechos de repetición contra un tercero responsable de las pérdidas. El asegurado o sus agentes de aduana deben proceder de acuerdo con las disposiciones pertinentes (conocimiento de embarque y las leyes correspondientes). El tercero responsable es en la mayoría de los casos el porteador (naviero o transportista) a quien el asegurado o sus agentes deben dirigirse por escrito formulando el respectivo reclamo; dicha reclamación debe hacerse antes de dar por recibido sin reserva de los bienes. Si los daños son aparentes se debe proceder al reclamo inmediatamente descubierto.

3. La inspección y certificación de avería: Una vez notificado el siniestro al asegurador, éste delega en un inspector o comisario de avería, para reconocer los daños causados por el siniestro.

Inspección: Es la verificación o constatación de cualquier materia o mercancía transportada, esta puede ser en bodega de despacho o en bodega de destino. La inspección en destino, se debe hacer a toda la mercancía desembarcada, en especial las mercancías con sus embalajes en mal estado. La inspección se realiza para cuantificar y verificar pérdidas que pudiere haber sufrido la materia asegurada. Estas inspecciones son realizadas bajo formas establecidas por cada oficina liquidadora o compañía de seguro, y quien las realiza

es un liquidador, al cual puede haber sido nombrado en la póliza o nombrado para atender un caso específico cuando ha ocurrido un siniestro.

Uno de los procedimientos del liquidador al ser informado por el asegurado o compañía de seguro del acontecimiento del siniestro, es acudir en forma inmediata, verificar y cuantificar los daños. El asegurado no deberá en ningún caso inspeccionar o desestibar la mercancía sin orden o presencia del liquidador designado (inspector). La inspección se hará en un formulario especialmente diseñado para ello, éste debe contener los siguientes datos: Compañía de seguro; asegurado; número de póliza; materia asegurada; cantidad; viaje (desde - hasta); tipo de cobertura; fecha de emisión; empresa transportista; cantidad de mercancía dañada o merma; valoración de la pérdida, etc.

Sobre el resultado de dicha inspección, el inspector levantará un acta (formulario) de reconocimiento que será el certificado de avería, el cual sirve al asegurado como prueba del estado en que el inspector nombrado por el asegurador ha encontrado la mercancía dañada. Además de la descripción señalada en el formulario, a veces aparece en el mismo informe una estimación de los daños o pérdidas, la que podrá ser una constancia de lo establecido por el inspector. Hay pérdidas que pueden ser probadas sin la intervención de un inspector, en los cuales el asegurador como el comisario de avería se abstiene de hacer una inspección, por ejemplo la pérdida total absoluta o falta de entrega de los bultos. Tales pérdidas pueden ser comprobadas con los documentos de transporte (guía de transporte, conocimiento de embarque).

4. Presentación del reclamo: Dicho reclamo comprende en principio el cálculo del monto que el asegurado estima conveniente. En otros casos el asegurado se limita a proporcionar al asegurador todos los documentos probatorios y dejar en manos de éste

la liquidación del siniestro. En ambos casos el asegurado debe entregar las pruebas acerca de lo siguiente:

- Clase, forma y alcance de la pérdida o el daño así como su volumen.
- Que tal pérdida o daño ha sido causado por un riesgo cubierto por la póliza.
- Que el respectivo siniestro ocurrió durante la vigencia de la cobertura.
- La existencia del seguro para la mercancía dañada.
- Que el asegurado tenía interés asegurable en la mercancía afectada.
- Que el asegurado ha tomado las medidas de salvaguardia y recuperación a su alcance, para establecer la responsabilidad de terceros. Este punto puede ser probado con los siguientes documentos:

– Conocimiento de embarque. Recibida la carga a bordo del buque es obligación del capitán extender un conocimiento de embarque. Este documento establece la presunción de que se ha recibido la mercancía por el transportista, tal como se describen en el mismo. Si nada se dice es porque se presume que han sido recibidas sanas y en buenas condiciones.

– Factura comercial y nota de gastos (incluyendo factura de flete, recibo de aduana, etc).
Detallar los valores, descuentos y condiciones de venta.

– Póliza de seguro (en caso de póliza específica), certificado de seguro (si lo hubiese) o indicación del número de la declaración en caso de póliza abierta.

– Copia de la lista de embarque, cuando se trata de ratería.

– La correspondencia intercambiada con los armadores y otros terceros, tales como autoridades portuarias y transportistas terrestres, con respecto a su responsabilidad en la pérdida o en los daños.

– Papeles de recepción de Emporchi y/o acta de reconocimiento.

– Aforo aduanero.

– Copia o certificado de protesta del capitán.

- Certificado de avería con los pormenores de las causas de las pérdidas o daños, el valor de la totalidad de los bienes de la partida amparada por el conocimiento de embarque, es decir, tanto las mercancías que llegaron en buenas condiciones como las deterioradas o las que no llegaron.
- Las cuentas relativas a las ventas mostrando resultados, en caso de que los bienes averiados ya hubiesen sido vendidos.
- Factura de derechos y gastos de aduana y liquidación bancaria.
- La hoja de tarja (talky sheet) y el certificado de peso a la llegada, en caso que proceda.
- La carta de subrogación, con indicación precisa, en la que se les concede a los aseguradores la autoridad necesaria para proceder en nombre del asegurado en contra de terceros (cuando existe la posibilidad de recuperar de parte de ellos el valor de los daños o parte de él).

4.9.2. Procedimiento a seguir por el asegurador en caso de siniestro

- El asegurador al recibir un aviso de siniestro de su asegurado, debe proceder a tomar todas las medidas que estén a su alcance para reducir o evitar pérdidas. Ello se logra por intervención directa o dando instrucciones al asegurado.
- El asegurador deberá insistir al asegurado para que este tome todas las medidas pertinentes para salvaguardar derechos de repetición contra terceros responsables.
- El asegurador debe controlar todo siniestro que afecte sus pólizas y registrar todo aviso que reciba; controlar periódicamente los pendientes y pedir al asegurado la presentación del reclamo.

4.10. Liquidación del siniestro

La Circular N°185 de la Superintendencia de valores y seguros, dictada en 1982 fue modificada por la Circular N°272 del mismo año. Esta normativa es considerada como la primera reglamentación integral, orgánica y sistemática sobre el liquidador. En ella se define al liquidador de seguro, se establecen sus requisitos, inhabilidades, funciones, obligaciones, prohibiciones, derechos, y se fijan los plazos para emitir e impugnar las liquidaciones.

La Circular N°185 define al liquidador en los siguientes términos: “Son liquidadores los profesionales que tienen los conocimientos técnicos y la experiencia requerida como peritos”; son nombrados por la Superintendencia de Valores y Seguros, a proposición de una o más compañías de seguro para que informe a las entidades aseguradoras sobre las circunstancias en que hayan ocurrido los siniestros y el monto de los perjuicios. La definición admite gran avance, pero está lejos de una regulación aceptable. Su principal defecto es que no considera al asegurado como parte interesada en el proceso de liquidación.

4.10.1. ¿Qué es el liquidador de seguro? (liquidador de siniestro)

El 28 de Julio de 1989 se promulgó la Ley 18.814 que modifica el D.F.L. 251 (introdujo un título III del DFL 251), fijando lo que actualmente regula la liquidación de siniestro. Esta norma es complementada por los reglamentos del comercio de seguro, el cual se fijó mediante Decreto Supremo del Ministerio de Hacienda N°863, publicado en el Diario Oficial el 5 de Abril de 1990.

El gran mérito de esta nueva normativa es que ella se establece por ley y no se trata de circulares cuya vigencia se extienden sólo al mercado asegurador. Se trata de una norma obligatoria para todo los habitantes del país. En el aspecto de fondo la mayor importancia que tiene es el rol activo que se da a los asegurados en el proceso de liquidación. El asegurado participa activamente en el proceso, debe ser informado de las distintas actuaciones y decisiones que en el proceso se van produciendo, y puede incluso impugnar el informe de liquidación, lo que antes era una facultad del asegurador. La información al asegurado se comienza a manifestar incluso con anterioridad al siniestro. La Circular N°1116 del 7 de Abril de 1993 dictada por la Superintendencia de Valores y Seguros, obliga a los aseguradores a insertar en cada póliza una nota, indicando que se adjunta un anexo relativo al procedimiento en caso de siniestro.

4.10.2. Funciones del liquidador

Gestiones de orden fáctico:

- Investigar cabalmente las causas y origen del siniestro.
- Análisis técnico de la cobertura y aplicable al siniestro indicado.
- Recomendar fundadamente en base a los hechos y análisis efectuados en relación a ellos, la procedencia o rechazo de la indemnización.

Gestiones de orden numérico:

- Determinar el monto de los perjuicios.
- Establecer el verdadero valor del objeto asegurado.
- Concluir en la suma que corresponde indemnizar.

Gestiones de orden material:

- Hacerse cargo del cálculo, proposición y obtención de los recuperos que procedan en cada siniestro.

4.10.3. Procedimiento de liquidación de siniestros (Circular N°1116 del 07/04/93

S.V.S.)

1. Objeto de la liquidación: El proceso de liquidación tiene por objeto básicamente determinar la ocurrencia del siniestro, si éste se encuentra amparado por la cobertura de seguro contratada y, en caso afirmativo la determinación de la indemnización a pagar.
2. Forma de efectuar la liquidación: La liquidación puede efectuarla directamente la compañía o encomendarla a un liquidador de seguro. Antes bajo la vigencia de la Circular N°185, el derecho de las compañías para practicar las liquidaciones en forma directa tenía un límite cuantitativo. Sólo podía ejercer este derecho en los casos en que la pérdida no era superior a UF.60. Hoy, a partir de la dictación de la ley N° 18.814, la liquidación directa procede sin límite relacionado con la cuantía del caso.

¿Cuándo no procede la liquidación clientela?

- Cuando existe una excepción legal, como es el caso de la liquidación de avería gruesa a que se refiere el Artículo 1105 del Código de Comercio. Si la designación de liquidador se hace en Chile, deberá recaer en un liquidador de seguros chileno que haya sido designado en la forma que determina la ley.
- Cuando el asegurado o beneficiario exija que la liquidación la realice un asegurador registrado.

La decisión definitiva con respecto a la liquidación directa corresponde al asegurado.

3. Derecho de oposición a la liquidación directa: En caso de liquidación directa por la compañía, el asegurado o beneficiario puede oponerse a ella, solicitándole por escrito que designe un liquidador de seguros, dentro del plazo de cinco días hábiles contados desde la comunicación de la compañía. La compañía deberá designar al liquidador en el plazo de tres días hábiles contados desde dicha oposición.
4. Información al asegurado de gestiones a realizar y petición de antecedentes: El liquidador o la compañía, dentro del plazo de tres días hábiles de iniciada la liquidación,

deberá informar por escrito al asegurado de las gestiones que le compete realizar y de todos los antecedentes que requiere para liquidar el siniestro.

5. Pre-informe de liquidación: En aquellos siniestros en que surgieren problemas y diferencias de criterios sobre sus causas, evaluación del riesgo o extensión de la cobertura, podrá el liquidador, actuando de oficio o a petición del asegurado, emitir un pre-informe de liquidación sobre la cobertura del siniestro y el monto de los daños producidos, el que deberá ponerse en conocimiento de los interesados. El asegurado o la compañía podrán hacer observaciones por escrito al pre-informe dentro del plazo de cinco días hábiles desde su conocimiento.
6. Plazo de liquidación: Dentro del más breve plazo, no pudiendo exceder de:
 - a) Seguros en general, 90 días corridos desde fecha denuncia (seguro de carga marítima).
 - b) Seguros vehículos motorizados, 60 días corridos desde fecha denuncia.
 - c) Seguros marítimos cascos o avería gruesa, 180 días corridos desde la fecha denuncia.
7. Prórroga del plazo de liquidación: Los plazos antes señalados podrán prorrogarse en casos fundados, sucesivamente por iguales periodos, lo que deberá comunicarse al asegurado y a la Superintendencia, pudiendo esta última dejar sin efecto la ampliación, en casos calificados, y fijar un plazo para entrega del informe de liquidación.
8. Informe final de liquidación: El informe final de liquidación deberá remitirse al asegurado y simultáneamente al asegurador, cuando corresponda, y deberá contener necesariamente la transcripción íntegra de los Artículos 24 al 27 del Reglamento de Auxiliares del Comercio de Seguros (D.S. de Hacienda Nº 863 de 1989, Diario Oficial del 5 de Abril de 1990), relativos a la resolución de las impugnaciones formuladas y al derecho del asegurado a recurrir al procedimiento arbitral contemplado en la póliza.
9. Impugnación informe de liquidación: Recibido el informe de liquidación, la compañía

y el asegurado dispondrán de un plazo de diez días hábiles para impugnarla. En caso de liquidación directa por la compañía, este derecho sólo lo tendrá el asegurado. Impugnado el informe, el liquidador dispondrá de un plazo de cinco días hábiles para responder la impugnación.

4.10.4. Tipos de liquidación

- Liquidación de pérdidas totales y parciales.
- Liquidación de daño.
- Liquidación de gastos.
- Liquidación de reclamo por avería gruesa.

4.10.5. Proceso de liquidación de siniestro

Establecido y certificado los daños o pérdidas por el liquidador, en base del conocido “dónde, cómo, cuándo, cuál y cuánto”, corresponde a éste recomendar la aceptación o rechazo del reclamo y determinar la cuantía de la indemnización si esta da a lugar; ejemplo:

Asegurado : Compañía de Seguro X
Póliza : B - 19 - X
Asegurado : Eduardo Antonio Santiago Badilla Vidal
RUT : 7.421.342-5
Dirección : Av. El Prado Nº 80, Concón.
Cobertura : Cláusula “A” transporte marítimo.
Adicionales : Guerra y huelga.
Materia : Artículos de escritorio.
Monto asegurado : US\$ 4.000.-
Tasa : 1,75%

Prima : US\$ 70.-
Deducible : 2,5% sobre el monto total asegurado.
Viaje : Keelug, Taiwan, hasta Santiago vía San Antonio.
Nave : Copiapó

El embalaje es de cartón y algunas cajas llegaron en mal estado y rehechas. La inspección arrojó 20 porta scotch y 15 bolígrafos marca MM, de mermas. El detalle de la mercancía, seguro, viaje e internación es el siguiente:

FOB : US\$ 3.000.-
Flete : US\$ 400.-
Seguro : US\$ 70.-
CIF : US\$ 3.470.-
Gasto de internación : US\$ 400.-
Monto determinado : US\$ 3.870.-

Haciendo el supuesto que los bolígrafos tengan un valor FOB de US\$ 8.- cada uno y, los porta scotch US\$ 9.- cada uno, la indemnización será la siguiente:

Valor a indemnizar : US\$ 300.-
- Deducible 2,5% : US\$ 100.-
Indemnizable : US\$ 100.-

Una póliza con las mismas características a la anterior, pero su materia aseguradora son anteojos importados desde Estados Unidos, de los que llegan mermas por robo 200

unidades, de ese total (200) sólo 80 llegaron con estuches. Cada antejo tiene un valor de US\$ 18.- y el estuche US\$ 2.- Suponiendo que el detalle de la materia asegurada, seguro, transporte e internación es el siguiente:

FOB	US\$ 8.000.-
Flete	US\$ 180.-
<u>Seguro</u>	<u>US\$ 60.-</u>
CIF	US\$ 8.240.-
<u>Gasto internación</u>	<u>US\$ 200.-</u>
Monto determinado	US\$ 8.440.-
Monto asegurado	US\$ 8.200.-
Infraseguro	US\$ 240.-

La póliza tiene un deducible de 1,5% sobre el monto total asegurado, la indemnización será:

Pérdida FOB (US\$ 20 x 200)	:	US\$ 4.000.-
<u>Menos estuches (US\$ 2 x 80)</u>	:	<u>US\$ 160.-</u>
Total pérdida	:	US\$ 3.840.-

= Monto total asegurado (MTA) US\$ 8.200 X pérdida FOB US\$ 3.840.-

Total FOB US\$ 8.000.-

= US\$ 3.936,00.-

Indemnizable : US\$ 3.936.-

Menos deducible 1,5% (MTA) : US\$ 123.-

Total a indemnizar : US\$ 3.813.-

Si la materia transportada se realiza en sacos u otro material usado como embalaje, habrá que descontar la tasa del embalaje al estar todo el total como peso global.

4.10.6. Ajuste de avería gruesa provocado por una varadura

Pérdidas y gastos de los armadores					
Costo de reparación de los daños sufridos por la maquinaria del buque durante las operaciones de desencalladura					Avería Gruesa
					\$ 2.500
Costo de descarga, almacenamiento en barcasas y reembarque del cargamento descargado para aligerar el buque					\$ 1.000
Salvataje adjudicado a los remolcadores por la desencalladura del buque					\$ 11.500
					\$ 15.000
Pérdidas de los propietarios de la carga					
Valor de la carga echada al mar a fin de reflotar				\$ 5.000	
Daños a la carga causados por la descarga forzosa, almacenaje y reembarque				\$ 1.000	\$ 6.000
					\$ 21.000
Prorratao:					
Buque: Valor en destino en estado de avería				\$ 67.500	
Agregar concesión en avería gruesa por daños en reflotamiento				\$ 2.500	
				\$ 70.000	
Se paga en proporción 10%					\$ 7.000
Carga: Importe de factura deducidos daños y pérdidas				\$ 134.000	
Agregar concesión en avería gruesa por echazón y daño debido a descarga forzosa				\$ 6.000	
				\$ 140.000	
Se paga en proporción 10%					\$ 14.000
				\$ 210.000	\$ 21.000
(La avería gruesa equivale a 10% de los valores contribuyentes)					
Balance bajo el ajuste:					
El armador:					
Recibe crédito por pérdidas y gastos de avería gruesa					\$ 15.000
Paga por contribución en avería gruesa					\$ 7.000
Balance a recibir					\$ 8.000
Propietario de la carga:					
Paga por contribución en avería gruesa					\$ 14.000
Recibe crédito por pérdidas en avería gruesa					\$ 6.000
Balance a pagar					\$ 8.000

4.10.7. Pago de la Indemnización y la subrogación

Una vez determinada la liquidación y establecida la indemnización que procede, se efectúa el respectivo pago al asegurado. Con el pago de la indemnización, el asegurado se subroga hasta el valor de la misma en los derechos que tiene éste contra terceros responsables de los daños o pérdidas sufridas. Esta subrogación está estipulada en las leyes y por lo tanto no necesita convenio al respecto. En la práctica, se suele estipular la subrogación expresamente en el recibo que debe firmar el asegurado al recibir la indemnización de su asegurador.

4.11. Determinación de responsabilidad

Corresponde establecer la responsabilidad del agente interviniente bajo cuya custodia se ha producido la pérdida o perjuicio. El transportador es responsable por la condición de las mercancías desde que se hace cargo de ellas o hasta que entrega las mismas.

La entrega y recepción, tiene habitualmente una escasa participación de quien es embarcador o consignatario, son otros agentes o mandatarios quienes se responsabilizan de la carga. A modo de ejemplo, vemos lo que sucede con las exportaciones hortofrutícolas, donde no hay claridad respecto del momento que se produce la transferencia de responsabilidad entre el embarcador (productor-exportador o simple exportador) y el transportador. La citación del armador a embarcar, deberá ser el resultado de una programación que crea obligaciones de recibir, pero no ocurre así, puesto que las diligencias anexas y las dificultades de operación, suelen producir atrasos y desinteligencias que se manifiestan luego en la condición de una mercancía para la cual la continuidad de la cadena de frío (en este caso) es necesidad imperiosa.

Hay soluciones parche y hay que reconocer que es imposible pedir al armador o su agente, el grado de responsabilidad por servicios que son prestados por otros agentes intervinientes en la tarea de transporte.

La transferencia de responsabilidad en el embarque debería ser tan precisa como la entrega o la descarga, y que exista el momento de hacerlo¹⁸.

4.11.1. Medios de prueba

Todos los interesados en una controversia derivada de hechos, actos o contratos relacionados con el comercio marítimo, la navegación y los seguros marítimos, deben tener presente el Artículo 1206 del Código de Comercio. Este ha introducido radicales innovaciones al sistema probatorio establecido en el Código de Procedimiento Civil.

Quien debe juzgar la controversia tiene hoy la facultad de admitir cualquier clase de prueba presentada por las partes, decreta las diligencias probatorias... que estime conveniente..., liquidar prestamente problemas de reconocimiento o impugnación de documentos y apreciar las pruebas presentadas... de acuerdo con las normas de la sana crítica.

Las modificaciones aludidas son de extraordinaria importancia, ya que incorpora todos los medios modernos diseñados para registrar o testimoniar eventos (grabaciones de imágenes y sonido, información contenida en memoria de computadores, fotocopias, facsimiles y otros documentos). La razón es el reconocimiento que el legislador a hecho de las particularidades del comercio del mar, la navegación y los seguros marítimos. Actividades provistas de una gran movilidad, esencialmente cambiantes, dependientes de factores

¹⁸ "El transporte marítimo: La ley, las estadísticas, algunos hechos. Alberto Atucha Cuiñas, Boletín O'Higgins Re N°21, Junio 1989.

externos imposibles de enumerar. Puede que aquello que hoy se resuelve en favor de un particular, el día de mañana ante los mismos hechos le será denegado.

De ello se desprende que armadores, forwarders, agencia de nave, empresas de muellaje, agencia de aduana, transportistas terrestres, embarcadores, consignatarios, almacenistas, autoridades y todos los que participen en las actividades relacionadas, deben establecer su área de responsabilidad de manera definida, generando al mismo tiempo las pruebas de haber finalizado sus servicios de manera satisfactoria.

La idea es que la compleja realidad que se desenvuelve los intereses de la carga y la nave puedan funcionar en forma autónoma, regulada por la realidad y la eficiencia. Este espíritu se refleja en el nuevo libro III del Código de Comercio.

Cualquiera que sea el sistema de seguro que ampare un determinado evento, ocurrido en el comercio marítimo (responsabilidad civil, protección mutua (P&I) o seguro de carga), el beneficiario debe hacer todo lo posible por individualizar el agente interviniente, bajo cuya actividad ocurrió el hecho, demostrar su responsabilidad y salvaguardar los derechos en que se subrogare quien indemnice la pérdida. Para ello el afectado deberá colaborar en todas las gestiones probatorias susceptibles de producir.¹⁹

4.12. Recupero de las pérdidas pagadas por el asegurador de la carga

Su definición consiste en obtener o hacer responsable de las pérdidas o daños ocurridos durante la travesía marítima, al medio transportador. Este procedimiento no tiene otro significado que el de obtener por medio de la subrogación, el pago derivado de la responsabilidad que al transportador marítimo le puede caber por pérdidas o daños

¹⁹ “El transporte marítimo: la ley, las estadísticas, algunos hechos”, Alberto Atucha Cuiñas, Liquidador Oficial de Seguros; Boletín O’Higgins Re N°21, 1989. S.V.S.

producidos durante el trayecto, ya que la compañía de seguro está en derecho de perseguir el pago debido a que ya se ha indemnizado o tendrá que hacerlo.

Con la separación de intereses entre la carga, nave y depositarios provisionales, la distribución del riesgo se modificó sustancialmente. Los aseguradores de carga desarrollan esquemas de aceptación de riesgos cada vez más afinados (cobertura). Los transportadores marítimos derivan hacia esquemas de cobertura operados en base a principios mutualistas, para los casos de reclamación (P&I, Club de Protección e Indemnización). Las autoridades portuarias recurren indistintamente a los aseguradores tradicionales y mutuales, para traspasar sus riesgos de responsabilidad civil por la carga.

El Profesor Eugenio Cornejo, señala "... todo lo que acontece en el mar y en el comercio marítimo interesa de una manera preponderante a los aseguradores", ello deriva de lo siguiente: El transporte y el comercio internacional, un alto porcentaje de riesgo depende de la actividad o negligencia de los agentes intervinientes. Los actos de Dios (los casos fortuitos o de fuerza mayor), son cada vez más previsibles y por lo tanto evitables. En cambio, la negligencia culpable y actos dolosos generan hoy en día el más alto porcentaje de pérdidas por averías o mermas. La piratería y el hundimiento intencional de una nave no son cosas del pasado, hoy en día tiene tanta vigencia como el robo, el hurto y el fraude documentario. Por ello, los aseguradores han establecido en sus cláusulas, normas que le permitan repetir o recuperar las pérdidas indemnizadas de aquellos que resulten responsables.

Los recuperos entendidos como las gestiones administrativas, extrajudiciales o judiciales, destinadas a materializar la responsabilidad de los culpables, son una necesidad, puesto que el asegurador tiene tal derecho por la subrogación legal producida al pagar la pérdida

emergente.

Un análisis de la Cámara Internacional de Comercio (ICC) pondera aproximadamente el porcentaje de recobros:

- En la Comunidad Económica Europea alrededor de un 15% de las pérdidas pagadas.
- En U.S.A. algo más del 20% de las pérdidas pagadas.
- En nuestro país se desconoce tal porcentaje.

La respuesta a las acciones legales de recupero, a sanciones diversas responsabilidades emergentes como consecuencia de la navegación, se encuentra en los sistemas de seguros mutuales desarrollados por los armadores. Se les conoce con el nombre genérico de clubes de Protección e Indemnización, popularizados con la sigla de P&I, y su razón de ser reside en la realidad del tráfico marítimo y explotación de naves.

Para que exista una probabilidad cierta de recobrar las pérdidas indemnizadas por el asegurador de carga o aquellas pérdidas soportadas por el dueño de las mercaderías, cuando la cobertura contratada es restringida y no amparado el riesgo acaecido (ejemplo, robo en formato B y C de cobertura seguro carga marítima), se requiere cumplir con presupuesto de derecho y de hechos:

1. Entre los primeros están la subrogación de derechos o la constatación indisputada de las averías o mermas.
 - La vinculación entre resultado y culpable.
 - El cumplimiento de normas ordenatorias tales como, los avisos del Artículo 1027 del Código de Comercio.
 - Que la acción legal no esté prescrita.
2. Entre los segundos se encuentran todos los medios probatorios que indica la ley.

Los presupuestos de derecho, son un campo de análisis para los juristas. Los presupuestos de hecho son materias en la que es importante la actuación del asegurado o consignatario, que no cuente con la cobertura para el riesgo acaecido y otros agentes intervinientes que representan el interés de la carga.²⁰

4.13. Salvataje

Este concepto al derecho que tiene la compañía de seguro al indemnizar un siniestro, de adueñarse de los restos de éste y tratar de venderlo y obtener así algún valor, y por lo tanto descontarlo de la suma a indemnizar o de ingresarlo a su cuenta. Se puede apreciar que la compañía aseguradora tiene la posibilidad de recuperar algo en términos monetarios de lo que ha indemnizado.

²⁰ Alberto Atucha Cuiñas, Liquidador Oficial de Seguros: "El transporte marítimo: la ley, las estadísticas, algunos hechos". Boletín O'Higgins, Re N°21, 1989.

CAPITULO V

PREVENCION DE SINIESTRO

5.1. GENERALIDADES

A nivel internacional el seguro de transporte ha venido a ser una necesidad, pero los resultados dejan mucho que desear debido a la feroz competencia. Las tasas se han venido abajo y las coberturas se han visto ampliadas cada vez más. Es decir, el nivel de tasas competitivas debe considerarse insuficiente con las coberturas que se otorgan. En muchos mercados el ramo transporte ha dejado de ser negocio.

Los aseguradores tienen diferentes soluciones para defender o mantener su cartera de clientes. Una es la selección cada vez más rigurosa en la aceptación de riesgos y reducción de gastos administrativos, y la otra forma es la prevención de siniestros o daños.

Un gran número y volumen de pérdida que los aseguradores de transporte deben indemnizar cada año son evitables total o parcialmente.

El embalaje insuficiente o inadecuado que se emplea por despreocupación o ahorro de costos va en contra del asegurador.

Se escoge el transportista de tarifa más baja, sin preocuparse del trato que recibe la mercancía ni la seguridad del medio escogido.

En muchos puertos del mundo, los robos y hurtos han llegado a niveles alarmantes, los cuales podrían evitarse con embalajes y vigilancia adecuada, también el descuido y negligencia por quien maneja la carga y el dañar la mercancía sin motivo aparente aumenta la siniestralidad.

La prevención de pérdida o daño atrae a todo aquel que tiene que ver con el comercio internacional. Los aseguradores darán consejo a todo aquel que directamente pueda intervenir en la prevención del daño o pérdida.

Podemos mencionar la labor que realiza la Unión Internacional de Seguro de Transporte, que ha formado un comité de prevención de pérdidas de carga, la cual ha establecido recomendaciones publicadas con el título de “Recomendaciones para la Prevención de Pérdidas de Carga”, dirigida a:

- Cargadores (productores- exportadores, exportadores).
- Destinatarios o consignatarios.
- Porteadores marítimos.
- Operadores de puerto o terminales.
- Aseguradores de transporte.

5.2. Riesgos comunes al transporte de mercancía

1. Riesgos de manejo.

- Rápida aceleración y desaceleración durante las operaciones de levantamiento y descenso de las mercancías.
- Ladeamiento de las mercancías durante la operación de levantamiento con la grúa.
- Empuje y arrastre en puertos inadecuadamente equipados.
- Caídas causadas por mal uso de equipo o mano de obra deficiente.

2. Riesgos en la carretera.

- Impacto contra los muelles.
- Impacto al acoplarse los vehículos.

- Frenaje y aceleración.
 - Oscilaciones en las curvas.
 - Vibraciones.
3. Riesgos en el océano y otras vías acuáticas.
- Movimiento de rodamiento.
 - Cabezamiento, ondulación, oscilación y guiñada del buque (giro, desvío o declinación de la proa del buque en la dirección que debe seguir).
4. Riesgos por daño de agua.
- Entrada de agua de lluvia al contenedor.
 - Entrada de agua salada, filtrándose al contenedor.
 - Condensación (agua procedente de la humedad del buque).
 - Condensación (agua procedente de la humedad de la carga).
 - Inundaciones (contenedores almacenados en espacios que no tienen adecuado drenaje).
5. Riesgos por robo y ratería.
- Durante la operación de carga y descarga del contenedor.
 - Asalto y robo del contenedor.
6. Riesgos de contaminación.
- Residuos de material u olores originados en cargamentos previos.
 - Almacenamiento en el mismo recipiente de cargamento incompatible.
7. Riesgos de incendio.
- Fuego causado por fricción.
 - Fuego causado por combustión espontánea.

5.3. Causas principales de pérdidas

Casi un 70% de todas las pérdidas de cargamento son evitables.

El embarcador deberá ceñirse a principios básicos y términos de embalaje de mercancía para embarques nacionales e internacionales. Ello reducirá las pérdidas por robo, ratería y rebajará al mismo las pérdidas por manejo y almacenamiento inadecuado. Además de protegerlo contra efectos climatológicos.

AÑO	1956-1960	1961-1965	1968-1970	1971-1975	1973-1977
CAUSA DE LAS PERDIDAS	%	%	%	%	%
PERDIDAS FORTUITAS	22	26	19	26	30
NAUFRAGO, ENCALLADURA					
FUEGO, COLISION, AGUA DE MARY DE LLUMA, INTEMPERIE					
PERDIDAS EVITABLES	78	74	81	74	70

Pérdidas evitables

Una comparación de las principales causas de pérdida, señala donde puede surgir problemas.

Pérdidas fortuitas	30%	Fortuita
Categoría de hurto	21%	Evitable
Categoría de manejo y estibación	39%	Evitable
Categoría de daño por agua	10%	Evitable
Total	100%	

Pérdidas evitables por categoría

AÑO	1956-1960	1961-1965	1966-1970	1971-1975	1973-1977
CATEGORIA DE HURTO:					
HURTO, RATERIA Y	23	28	32	25	21
FALTA DE ENTREGA					
MANEJO Y ESTIBA:					
DAÑOS AL CONTENEDOR	42	33	40	39	39
INCLUYENDO ROTURA,					
DERRAME Y APLASTAMIENTO,					
CONTACTO CON ACEITE Y					
OTRA CARGA,					
CONTAMINACION					
DAÑOS POR AGUA:					
AGUA DULCE , CONDENSACION	13	13	9	10	10
AGUA SALADA					
TOTAL PERDIDAS EVITABLES	78	74	81	74	70

La selección del transportista (armador) es de suma importancia, la elección será en base a formularse lo siguiente:

- Ofrece amplia protección para la carga.
- Posee almacenamiento limpio y adecuado.
- Equipo moderno de movilización de carga.
- Posee un adecuado sistema de reclamo.
- Posee un adecuado sistema de prevención y control de pérdidas.

Sugerencias para reducir al mínimo las pérdidas evitables.

1. Reducción de pérdidas por rateria, hurto y falta de entrega.
 - Para embalar mercancía utilice material nuevo y de primera calidad.
 - Material liviano como cajas de cartón o sacos, se presta para el saqueo al dejar expuesto su contenido.

- Forros plásticos, cintas adhesivas, zunchos (abrazadera de metal) protegen su mercancía.
- No anuncie innecesariamente sus productos, ello atrae ladrones o rateros.
- Use marcas codificadas y cambie el código frecuentemente. Codifique la envoltura externa, como también cada producto de cada bulto.
- La codificación en colores brillantes en los lados o esquinas de artículos de un mismo embarque, facilita la identificación y reduce los extravíos.
- Utilice cajas de madera, pallet para embarques de múltiples paquetes pequeños, así como contenedores intermodulares. Ello desarma el rateo eventual.
- Insista en la rápida recogida y entrega de la carga. A mayor tiempo de permanencia en muelle, terminales o camiones mayor es el riesgo por ladrones o rateros.
- Los avisos por reclamo o falta de entrega deberá hacerse de inmediato a las autoridades, transportistas y aseguradores.
- Agilice los trámites aduaneros para el retiro de las mercaderías

2. Reducción de pérdidas por daño de manejo y estibación.

- El manejo de la carga en los distintos puertos del mundo varía entre altamente profesional y totalmente deficiente.
- Un mar picado, tráfico congestionado y carreteras en mal estado, exponen la carga a movimientos e impactos.
- Embale siempre pensando que su carga estará expuesta a las peores condiciones.
- La mejor selección de su embalaje depende de la naturaleza de la mercancía. (Ver 4.7.2.).
- Contenedores completos facilitan el manejo y proveen mayor seguridad a la carga. Contenedores incompletos, deberá estar fuertemente amarrada y correctamente distribuida la carga.

- Se recomienda unificar, paletizar o consolidar la carga en unidad de tamaño más grande; deberá ser práctico y compatible con las limitaciones de manejo, de peso, de tamaño, en los lugares de transbordo y destino.
- La carga condensada requiere de equipo mecanizado.
- Utilice marcas de precaución, tanto en inglés como idioma del país del destinatario.
- Use símbolos internacionales de manejo (ayuda a los operarios).
- Marcas de embarque claras y exactas; deben verse por lo menos en tres caras del embalaje externo, ello evita rodamiento y maltrato que ocurre en la búsqueda de la información.

3. Reducción de pérdidas por daños ocasionados por el agua.

- Los efectos de la lluvia, la humedad interna, la condensación y el agua de mar puede reducir un cargamento sano a mercancía mojada, oxidada, manchada, arruinada, cuyas marcas son ilegibles.
- Cada mercancía tiene características propias al contacto con estos factores de riesgo. Deberá ir protegida dependiendo de la mercancía que se trate.
- Envolturas a prueba de agua y oxidación. Usar disecantes absorbentes de humedad.
- Colocar las mercancías en pallet para evitar el contacto con el agua en áreas de drenaje.
- Los contenedores y grandes bultos, deben poseer orificios de drenaje en su parte inferior. Ello requiere importancia cuando la mercancía facilita la humedad y condensación.
- Los contenedores no ofrecen garantía contra daños por agua, con el tiempo estos gotean por perforaciones en el techo.
- Las marcas de embarque y las instrucciones de manejo de la carga deberán ser de tinta imborrable, también las pinturas y etiquetas a prueba de agua.

4. Control de pérdidas en contenedores.

El uso de contenedores intermodulares (adaptables a los distintos medios de transporte) ha reducido considerablemente el manejo y los daños a la mercancía. Se recomienda:

- Seleccionar el contenedor apropiado a sus fines.
- Seleccionar el contenedor apropiado a la carga.
- Inspeccionar el contenedor antes de su elección; ver su limpieza.
- Realizar el embalaje con el fin que resista las condiciones más adversas.
- Acomodar la carga en el contenedor para prevenir daño a la carga, al contenedor y medio de transporte.
- Inventariar y documentar el contenido de la carga. Cerrar y sellar, anotando el número del contenedor y sello (s).
- Revisar si las puertas son seguras e impermeables.
- Descargar a tiempo el contenedor en el lugar de destino.

5.4. Prevención de Siniestro

5.4.1. Recomendaciones a los aseguradores:

- Los aseguradores y asociación de aseguradores deben dedicar tiempo a los programas de prevención de siniestro.
- Se nombren comisiones para la inspección de puertos en detalles de manejo, estiba, protección contra robo, embalaje de mercancías, cuyo objetivo será entregar recomendaciones.
- Los aseguradores deberán informarse cabalmente sobre las causas de pérdidas, daños y falla en el embalaje.
- Los aseguradores deberán proveer información a sus asegurados en lo relativo a mejorar las condiciones de almacenaje, embalaje y prevención de siniestro.

- Los aseguradores deberán intensificar sus esfuerzos en los recuperos de siniestro. Deberán oponerse a liberar a los culpables de la responsabilidad que los atañe; la falta de esta diligencia conduce a la negligencia.
- Los aseguradores deberán moderar las tasas en aquellos interesados en mejorar sus medios de embalaje que apliquen prevención de siniestro. Se fijan tasas en base al mérito y no meramente estadístico.
- Los aseguradores deberán aumentar vigilancia en el carguío y descarga de mercancía de alto valor, expuestas a robo o aquellas con nuevos embalajes.

5.4.2. Recomendaciones al exportador (embarcador)

Embalaje: Debe ser confeccionado conforme a las condiciones del transporte, almacenaje y condiciones ambientales.

- Estudie las condiciones normales de transporte y almacenaje de cada viaje.
- Pruebe sus embalajes. Déjelos caer sobre sus costados, orillas, extremos y desde distintas alturas. Pruébelos contra vibraciones, presiones, condiciones a la interperie.
- Tome en cuenta el diseño de su producto, un cambio en él puede ser más adaptable al viaje y menos costoso que un cambio en el embalaje.
- Tome en cuenta la naturaleza de su producto, si es frágil o propenso al daño, humedad; el embalaje interior puede ser más importante que el exterior.
- Marque sus productos; facilita el recupero de mercancía, evita los robos, facilita su identificación en caso que el embalaje exterior se destruya o sea difícil su identificación. También evita la sustitución de mercancía por otra de menos valor.
- No indique su contenido con marcas exteriores o propaganda.
- Producto de fácil venta o comestible son atractivos para ladrones; haga el hurto lo más difícil posible por el diseño del producto, por su embalaje o sellos. Un envase dañado invita a la ratería.

- Renueve rótulos y membretes antiguos, evita demora en la entrega. No indica aprobar el envase de segunda mano, puede suceder en los casos que las mercaderías son reembarcadas.
- Pida a los importadores extranjeros que informen sobre irregularidades en la entrega atribuible al embalaje. También que informen cuando se haya puesto en práctica un nuevo embalaje.

Demora y Exposición: Contribuye al daño y robo más de lo que se cree.

- Mande sus mercaderías a tiempo no antes. Consulte a su agente embarcador para evitar una exposición o entrega atrasada.
- Pida a sus clientes importadores el pronto retiro. Hágale saber que le ayudará a bajar los costos del seguro.
- Envíe los documentos de embarque sin demora; el atraso retarda el retiro por los trámites aduaneros. Envíe copias de factura, lista de artículos y conocimiento de embarque vía aérea o fax.
- En cada bulto, incluya un listado del contenido especialmente cuando esté incompleto, ello facilita la inspección de aduana y en caso aparente de robo cuando no se tiene la factura.

Manejo y Estiba: Puede mejorarse prefiriendo a las compañías navieras, transportadores y agentes de aduana que tengan un real interés en la prevención de pérdidas. Verifique si:

- Tiene la compañía un departamento o personal responsable en la prevención de pérdidas.
- Tiene un servicio especial de pérdidas.
- Tiene patios o lugares de almacenamiento propios o arrendados en el puerto u otros puertos para mercancía de alto valor o envases dañados.
- Estiba en forma especial mercancía de alto valor.

- Posee elementos mecánicos suficientes para mercancías que requieren un manejo especial.
- Provee un sistema de ventilación adecuado en bodega, que evitaría la condensación de la humedad (sudor de bodega).
- Se extiende recibos por las mercancías recepcionadas o entregadas evadiendo responsabilidades mediante cláusulas o excepciones en los documentos de entrega, recepción o conocimiento de embarque.
- Tiene un trato justo para los reclamos y acepta responsabilidades por las pérdidas o daños atribuibles a manejo de estiba o protección deficiente.
- Contrate empresas de transportes compatibles con estas observaciones y agentes de aduana que supervigilen su cargamento que eviten demoras y exposición innecesaria.

Recupero de siniestro: El recupero de los porteadores u otros responsables por pérdidas o daños reducen las pérdidas netas a los aseguradores y bajo el costo del seguro. Sugiera lo siguiente a los consignatarios (importadores):

- Informe de las pérdidas y daños en forma inmediata al comisario de averías o inspector, y luego a su asegurador.
- Si las pérdidas se descubren en el muelle haga hacer la revisión en el lugar sin demora.
- Reclame contra el porteador aunque no conozca los daños o pérdidas totales. Los detalles se darán después.
- No permita que el porteador dilate la investigación y pago más de lo necesario.
- Informe bien de todas las circunstancias al liquidador antes que expire el plazo especificado en el conocimiento de embarque.

5.4.3. Recomendaciones a los consignatarios (destinatarios - importadores)

Embalaje: Informe al exportador (cargador) de cualquier defecto atribuible al embalaje.

descubriendo la falla y el cómo podría mejorarse.

Autorice al agente de aduana y al exportador para que proporcione sellos para bultos, cajones, etc., parchados o revisados en el muelle o aduana.

Demora y exposición: Debe evitarse en lo posible, ello contribuye al robo y al daño.

- Es una falsa economía dejar su cargamento en los patios de la aduana para no pagar bodegaje.
- Siempre haga lo posible por retirar su cargamento a la brevedad.
- Al recibir los documentos haga los arreglos para la recepción y trasbordo, de manera de hacerle espacio en bodega y el transporte se haga en cuanto arribe el cargamento.

Recupero de siniestro:

- Al llegar el cargamento revíselo por si viene dañado.
- Informe inmediatamente al comisario de averías o al liquidador si hay pérdidas o daños, si éstas se descubren en el muelle revise en el mismo lugar.
- Inicie reclamo contra el porteador sin pérdida de tiempo, aunque no conozca el total de las pérdidas.
- No permita que el porteador demore la investigación y pago de las pérdidas por falta de entrega del cargamento, más allá del período que se precisa para iniciar un juicio.
- Informe al liquidador de todas las circunstancias de la pérdida o daño antes de la expiración del plazo especificado en el conocimiento de embarque.
- Por ningún motivo el consignatario debe firmar un recibo de entrega por parte del porteador, si la mercancía se encuentra en estado dudoso, sin dejar las observaciones con todos los detalles posibles en dicho recibo (inspeccione junto al porteador marítimo inmediatamente al recibir la mercadería).

5.5. Recomendaciones al seguro de transporte marítimo en Chile

El 12 de Julio de 1988 entró en vigencia la Ley N°18.680. Introdujo importantes modificaciones en materia de seguro marítimo. Entre los beneficios que se espera, es ser más fácil de determinar la responsabilidad de cada una de las empresas que intervienen en el ciclo documental o práctico del transporte por vía marítima.

“Menos siniestros y más recuperos son dos razones para que a la larga el costo para el asegurado tenga por estos conceptos una disminución (prima de seguro)”, Eugenio Cornejo Fuller.

La teoría es que al existir disposiciones legales sobre responsabilidad objetiva y cambiar el peso de la prueba debe producirse en mayor volumen de recupero y por lo tanto una disminución en la tarifa de seguro. En definitiva un mejor cuidado de la carga por quienes asumen su custodia en la prestación de servicios relacionados con el transporte.

La práctica nos dice algo distinto: El comercio internacional como los seguros, son negocios que dependen de muchos factores, y el marco jurídico de cada nación es uno de los menos importantes. Las normas legales y el concepto estadístico se ven desbordadas por realidades que cambian a gran velocidad²¹

Análisis de factores a considerar por quienes incurran en el comercio exterior (aseguradores, despachadores, embarcadores y todo el que tenga un interés en la carga):

- Factores permanentes: tienen una incidencia estable en la conformación del riesgo. Son hechos que no pueden ignorarse, son consustanciales al comercio internacional de Chile.

²¹ Profesor. Abogado Sr. Eugenio Cornejo Fuller.

- Factores circunstanciales: Modalidades de operación imperantes a la fecha, las que pueden variar en un futuro próximo (también llamados transitorios).

Nuestro enfoque es el interés de la carga representado por embarcadores, consignatarios, agentes de aduana, instituciones de crédito y aseguradores que aceptan los riesgos del transporte. Hay otro interés (interés de la nave) atribuible a los transportistas, forwarders, empresas de muellaje (estibadores), almacenistas, operadores de terminales portuarios y sus aseguradores, etc.

5.6. Factores permanentes

a) **Intereses intervinientes (transporte).** Nace una clara división de intereses, por una parte quienes se dedican a proveer el servicio de transporte y sus operaciones anexas y por otra parte el interés de los embarcadores (productores-exportadores, exportadores) y consignatarios. Comúnmente se les distingue como el interés de la nave y el interés de la carga, compuestos por una multiplicidad de sub-intereses a los que se les denomina agentes intervinientes.

El interés de la nave y el de la carga pueden ser antagónicos, pero se necesitan de tal forma que ninguno puede existir sin su contraparte. Los agentes intervinientes propios del transporte tratan de lograr la eficiencia obteniendo el mejor rendimiento de los medios empleados. Son agentes intervinientes propios del interés de la nave: la totalidad de las empresas de estiba y desestiba (agenciamiento de naves), empresas de transporte terrestre, servicios anexas prestados a los contenedores, arriendos de máquinas para movilizar carga, y también están los forwarders (embarcadores).

El interés de la carga tiene como agentes intervinientes a: aquellos que se desempeñan en el seguro de carga, agentes de aduana y las instituciones bancarias en cuanto a comprometer un interés pecuniario en la operación del comercio internacional. La razón de ser del interés de la carga es efectuar una negociación conveniente, vender o comprar bienes, obtener una legítima ganancia por su trabajo y el afrontar riesgos financieros. Luego interesa obtener el mejor precio, la más pronta entrega y el menor costo de los servicios anexos (transporte, agenciamiento, seguros e intereses bancarios).

En combinación de tales factores, puede ocurrir que se pondere equivocadamente el grado de influencia de cada uno, con la cual se llega a conclusiones erróneas especialmente graves en materia de seguro. Quienes administran por cuenta del Estado servicios portuarios de importancia, su interés como organismo de servicio está marcado por sus usuarios y los agentes intervinientes propios del interés de la nave son una fuente más importante que el de la carga, prestando más interés a los primeros. Hubo una vez donde el comercio se desarrolló como una aventura común entre el propietario de la nave y el dueño de la carga; el progreso o la evolución natural hace imposible mantener esa comunidad y por el contrario se acentúa la diferencia.

Primero: Quienes son agentes intervinientes en favor de la carga, tomen conciencia de tal realidad y sean capaces de unir esfuerzos.

Segundo: Que los intereses que sean comunes al interés de la carga, deben sentirse como tal; por ejemplo: los aseguradores en algunos casos prefieren aceptar las explicaciones del armador en perjuicio de los alegatos del asegurado. La actitud de quien se encarga del despacho portuario, quien opta por dejar siempre la responsabilidad civil de algún agente interviniente del interés de la nave a cambio de un despacho rápido. Es necesario identificar quienes actúan con igual propósito.

Tercero: Deberá cesar la actuación de elementos cerrado de atribuciones . Mejoraría la expectativa de responsabilizar al culpable, logrando así la recepción íntegra de la carga y menos pérdidas que lamentar.

b) El **“know how” en seguro**. El comercio internacional se ha intensificado por distintos motivos. En Chile la aparición de empresas importadoras y exportadoras están susceptibles de cualquier imponderable, es el caso de las “uvas envenenadas”, provocando una catástrofe nacional. Usando este ejemplo, encontramos que el mercado mundial de seguro ofrece diversas protecciones: coberturas contra actos terroristas o maliciosos; coberturas contra rechazo o embargo por orden de la autoridad; responsabilidad civil de productos; amparo contra riesgo político o financiero, etc.

Ninguna compañía chilena tenía comprometida responsabilidad por las consecuencias pecuniarias comentadas, igual cosa con aseguradores que no operen en el país.

Para aquellos productores-exportadores que contrataron sus seguros en el extranjero resultó una penosa experiencia la constatación, ya que no conocían exactamente el seguro que compraron.

Cuando se da la oportunidad del negocio se opera solo la línea gruesa del negocio y se desprecian los detalles; hay quienes piensan que asegurar bienes es un detalle o un gasto prescindible. Este sentido entre otras razones ha conducido a los aseguradores chilenos a prestar coberturas sólo a una parte ínfima del comercio internacional chileno. Nuestro país no exporta seguros, siendo que las tarifas nacionales son tan reducidas como las ofrecidas en el extranjero.

Se acostumbra decir que nuestro país no hace conciencia aseguradora y que el desarrollo de esta industria es el esfuerzo de ella; esto es verdad y las estadísticas lo demuestran. Tampoco tenemos conocimiento respecto del contrato de seguro, sus ventajas, excepciones, etc., pues “tener conciencia es poseer el conocimiento exacto y reflexivo de las cosas” (Diccionario de la Lengua Española). La falta de conocimiento es notoria en lo que se refiere a seguros para transporte, reglas de comercio internacional y contratos de transporte. Las publicaciones nacionales sobre tales materias son todas de la última década y no alcanzan aún el grado de difusión, dada la importancia del comercio internacional.

Una consecuencia de lo anterior es que han ocurrido fraudes ejecutados por supuestos vendedores o compradores en el extranjero, percatándose que es posible simular un contrato aparentemente muy ventajoso, el cual se materializará hasta recibir el pago mediante la presentación de documento al banco correspondiente. Esta ola de fraudes en el área Europa-Africa-Oriente, comienza a llegar a nuestras costas. La frecuencia de los fraudes va en aumento facilitada por la rapidez de las comunicaciones, transferencias de fondos y especialmente por la ignorancia comercial.

La falta de represión moral para cualquier caso de irregularidad es una realidad que hay que tener presente; ocurre con trabajadores portuarios que operan en Chile o puertos intermedios, quienes tienen la temporal custodia de las especies. El delito cometido en los recintos portuarios es el robo o hurto tipificado por el código penal y no por la ordenanza de Aduana. Mientras se mantenga el procedimiento de poner a disposición del Tribunal aduanero a quienes se sorprendan en delito no existirá la posibilidad real de reprimir la abundante delincuencia.

La prevención de pérdidas es una realidad en el extranjero, la que es impulsada por el asegurador y ejecutada por los asegurados. La necesidad de una directa participación de los aseguradores chilenos tiene origen en la elevada proporción de pérdidas por robo y ratería. La realidad chilena es que Chile es un país ubicado geográficamente como terminal de tráfico, que lo deja expuesto a riesgo en puertos intermedios.

Los delitos cometidos en Chile iniciados durante la navegación o enteramente perpetrados en tierra, se dirigen a bienes específicos como: repuestos automotrices, rodamientos, herramientas, artículos de vestir, aparatos electrónicos y fotografía, relojes, juguetes y en general todas aquellas especies de fácil venta. Son cometidos de manera que su detección es difícil; rehacen embalajes y simulan el peso aproximado de las especies robadas. Sus autores emplean todas las facilidades que otorga la actual liberalización de trámites burocráticos, como es la notable disminución de los aforos físicos; despachos directos nave-camión; funcionamiento portuario las veinticuatro horas del día (salvo año nuevo); importantes porcentajes de carga que debe ser separada para distintos consignatarios luego de cumplir la etapa marítima en un mismo contenedor.

Hasta la fecha conocemos bien el fraude por robo, hurto o ratería, en cambio las defraudaciones documentarias son escasas, ello nada indica que no se revertirá tal posición dada la mayor integración comercial con los países vecinos y el mayor flujo de carga en tránsito por territorio chileno. Se espera un importante aumento del fraude refinado, el cual emplea todos los medios modernos de transmisión de datos, la falsificación de instrumentos de comercio, la filtración de información, la perfecta simulación documental y la facilidad para transferir fondos.

En resumen, todos los esfuerzos que se destinen al mejor conocimiento de los usos y costumbres del comercio internacional, de los medios para evitar prácticas deshonestas y la forma de obtener el más pronto y seguro transporte, será recompensado rápidamente.

c) **Régimen de operación aduanera.** La Ley 1.804 reglamentada por el D.S. N°845 publicada en el diario oficial el 29 de Enero de 1987 modificó la Ordenanza General de Aduanas, autorizando la creación y existencia de recintos de depósitos aduaneros operados por particulares. La institución del depósito aduanero entendida como la obligación de mantener las mercaderías en recintos especiales se desarrolla en tres modalidades:

- Depósitos fiscales operados por Aduana.
- Depósitos fiscales operados por Emporchi.
- Depósitos aduaneros operados por empresas particulares. Esta modalidad no debe ser confundida con el régimen de almacenes particulares.

Al hacer alusión al presente párrafo, debemos distinguir entre agentes intervinientes que dependen del interés de la nave (transportadores) y de la carga.

Los depositarios privados con una relación de servicio profunda con los transportadores marítimos, luego concretan inconcientemente la protección de los intereses de esos transportistas.

Se desprende que adquieren gran importancia las operaciones simples y diarias, las que resultan muy fácil para los dependientes de un almacén crear barreras y confusiones necesarias para evitar constataciones de averías o certificación de responsabilidad por las mismas. Ello no deriva de políticas de empresa, sino la tendencia chilena a “ponerse la camiseta”.

La licitación efectuada en Valparaíso se materializó en dos depósitos privados, uno de ellos instalado por Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas, en los terrenos adquiridos a la empresa de Ferrocarriles y adyacentes a aquellos administrados por la Empresa Portuaria de Chile. El otro almacén privado, es el resultado de una sociedad comercial entre P.S.N.S. y A.J. Broom, situado en el sector de Placilla.

Estos almacenes deberán respaldar las diligencias y peritajes de pérdidas, las cuales tienen como propósito prestar el mejor servicio al asegurador y disminuir así los índices de siniestrabilidad. Mientras más reconocimiento exista en tales almacenes, mejor será para el interés de la carga. Estos almacenes tienen una excelente ocasión para que las partes, entregador, almacenista y consignatario (directamente o por intermedio de sus agentes) puedan materializar las inspecciones conjuntas a que alude el Art. 1.027 del Código del Comercio. Este artículo comunica a las partes a otorgarse...”todas las facilidades razonables para la inspección de las mercaderías y la comprobación del número de bultos. Para ello los embarcadores, consignatarios y aseguradores de carga, deberán buscar procedimientos de aplicación práctica que convenga a los intereses de la carga y nave.

d) Prevenir (privilegiar el concepto de prevención respecto de los riesgos susceptibles de acaecer).

- Embalaje adecuado para el tráfico específico.
- El correcto uso del contenedor.
- La correcta y oportuna comunicación entre embarcador, receptor y asegurador.
- La valiosa colaboración entre agentes de aduana y el representante del asegurador.
- La elección responsable de los transportadores.
- El empleo de todos los medios que hoy la técnica posee.

Ello para lograr los objetivos del comercio internacional “comprar o vender mercancías entregadas en la forma convenida, es decir, íntegra en cantidad y calidad”.

5.7. Procedimiento a seguir para contenedores full (FCL) sellado en origen

Graficaremos una situación que sucede con más frecuencia de lo que se cree: se despacha de un lugar de ultramar una partida de mercancías estibadas en un contenedor FCL, al arribo a puerto o bodega de destino todo parece normal, el sello coincide con aquel indicado por el embarcador y la identificación del contenedor es correcta. Al abrirlo se encuentra que un porcentaje de la carga que debería estar ocupando un espacio en el contenedor ha desaparecido o está perdida toda la carga simulando el peso mediante objetos sin valor (piedras). Un caso en nuestro país es la desaparición de una partida de oro de exportación, alcanzando el libro de record en esta materia.

Para aquellos asegurados, asegurados o consignatarios y despachadores que opinan que si la carga viaja en contenedores FCL, no es necesario contratar seguro, siga los siguientes procedimientos:

1. Examine el contenedor antes de intentar abrir las puertas de la unidad y recorra completamente su exterior; existen métodos muy rigurosos para abrir un contenedor por lugares no habilitados (puede contener orificios para carga a granel).
2. Examine el o los sellos. No basta con el simple cotejo de dígitos identificatorios, puesto que existen muchas maneras de burlar la seguridad como sellos se han diseñado.
3. Conserve siempre el o los sellos. Para cortarlos emplee la herramienta que cause menos destrucción y hágalo en el punto donde no interfiera con la identificación. No debe limitarse a guardar solo aquel indicado como utilizado por el embarcador (productor-exportador, exportador). Hay compañías navieras que no otorgan validez a esos

dispositivos y agregan sus propios sellos registrando únicamente ese número en todos los movimientos efectuados.

En el reconocimiento aduanero (aforo físico), el o los sellos originales serán removidos por la autoridad. Si no cuenta con un servicio de prevención de pérdidas previsto por su asegurador o no puede concurrir al acto, exija la participación de su agente de aduana.

4. Observe la estiba antes de vaciar el contenedor. Cualquier anomalía en la estiba puede concurrir a explicar lo ocurrido. No dude en tomar fotografías destacando la forma de estiba. Hay empresas despachadoras que conservan una tarjeta de carguío y estiba, por lo que resulta fácil reconstruir los hechos. Preste en sus exámenes atención como se distribuye el polvo que se acumula sobre los bultos durante el viaje, en caso de encontrar tapas superiores limpias junto a otras con polvo, se sospechará de irregularidades; se puede encontrar huellas de zapatos.

5. Pida ayuda, si previo al vaciado del contenedor o durante el mismo, se tropieza con irregularidades. Para ello deberá:

- Suspender la desconsolidación.
- Cerrar el contenedor.
- Exigir a la compañía de seguros el envío de inspectores.
- En caso de no ser posible recurra a la agencia de nave de su transportador para que despache un inspector y así levantar un acta conjunta de los hechos.

6. Conserve todos los medios probatorios reunidos. En caso de ser atendido por un liquidador especializado adscrito al Servicio de Prevención de Pérdidas implementado por algunas compañías de seguro, haga una relación detallada de los elementos probatorios reunidos y entregarlos al inspector, es probable que ese liquidador o su inspector levante un acta que resguarde sus derechos.

7. Recursos final. Si su asegurador no puede responder a su solicitud de ayuda o se ha contratado cláusulas de protección restringidas (B - C) en vez de cláusulas de cobertura amplia (A), con el objeto de ahorrar dinero, conserve no sólo los medios probatorios,

sino que “retenga el contenedor” hasta que concurra un representante del armador. Tal situación podrá acarrear gastos extraordinarios (ejemplo, indemnizar al camionero), pero ello es indispensable para obtener la justa indemnización a que tiene derecho.

Se puede encontrar ante un fraude de su proveedor o desaparecimiento de la mercancía durante el tránsito propio del transporte.

8. No inferir conclusiones falsas. Es habitual que los contenedores presenten reparaciones en los paneles de costado, frente, techo y puerta; no se debe construir hipótesis erradas al confundir reparaciones con rastros inequívocos de un robo.

Existen instrumentos de precisión capaces de determinar con escaso rango de error la edad de la reparación. No se debe también calificar como antigua las reparaciones anterior al viaje que la afecte; ejemplo, un parche con alto grado de oxidación. La acción del aire marino, humedad, sal y contacto permanente con agua, provoca un proceso de corrosión muy acelerado, por lo tanto, una reparación legítima fuera de norma y una huella de aforo ilegal se requiere más que la simple observación.

5.8. Factores circunstanciales o transitorios

Son modalidades de operación imperantes a la fecha, las cuales pueden variar en un futuro próximo. La vitalidad que demuestra el comercio por mar para adaptarse a los más distintos marcos de conducta. Esa velocidad de reacción a los cambios se traduce muchas veces en la adopción de medidas circunstanciales susceptibles de variar considerablemente el concepto del riesgo.

Comentaremos a continuación algunos factores que podrían desaparecer en un futuro próximo, pero que en la actualidad son realidades imperantes. Otros casos se tratan de realidades ya pasadas que se matizan como una leyenda que es necesario derribar.

5.8.1. Aseveraciones no siempre ciertas (exageraciones o mitos)

a) Los transportadores no reconocen jamás su responsabilidad respecto a las averías de la carga. Este concepto se agrupa en aquellos que poseen interés en la carga (aseguradores, consignatarios, agentes de aduana). Los mismos hechos pueden ser interpretados en forma diferente, razones hay muchas, la navegación es interdependiente de diversos factores, los cuales influyen el juzgamiento que hace cada partícipe, por lo tanto es difícil establecer hechos con claridad.

El examen de algunas imputaciones de responsabilidad hecha por los aseguradores, surge la convicción que el reclamo carece de fundamento, ya que la culpa por las averías (o pérdidas) está en quien eligió una pobre forma de consolidación en contenedores, embalajes de dudosa calidad, una inadecuada preparación de la carga para el tránsito marítimo u obvió su obligación como embarcador eficiente.

Hay ocasiones en que los aseguradores de carga indemnizan pérdidas que técnicamente no es procedente aceptar, las razones son variadas, pero no se justifica intentar el recupero de lo pagado contra el transportador, quien hoy en día tiene cada vez menos posibilidades de juzgar la naturaleza, estiba y embalaje de la carga recibida.

Existen casos en que se emite un conocimiento de embarque limpio, con la certeza que las mercaderías presentadas para embarque tienen defectos y carencias; tal situación es poco frecuente. Es mayor el caso de especies que no se ha tenido la posibilidad de conocer su condición previa al embarque, ello consecuencia del empleo masivo de contenedores, la consolidación hecha por el embarcador y la importante intervención de forwarders que agencian volúmenes de carga por cuenta de terceros.

Por lo tanto, es imposible que el transportador que no ha examinado las especies confiadas a su cuidado pueda admitir responsabilidad respecto a su condición de entrega. El problema surge cuando hay armadores en cuyo departamento de reclamo y empresas de muellaje que atienden sus descargas se distingue una tendencia a entorpecer toda constatación de hechos, llegando incluso a negar la evidencia. El razonamiento con ellos es imposible y sólo resta la acción judicial.

Es fácil distinguir a esos armadores pues su record de pérdidas en la carga son elevados, mantienen permanente discusión con los embarcadores, bajos cobros de flete, tentadoras ofertas que sólo pueden sustentarse mediante prestaciones de escasa eficiencia.

Las disposiciones del Art. 982 y siguientes del Código de Comercio, establece un régimen de responsabilidad por las pérdidas o daños a las mercancías, inspiradas en las reglas de Hamburgo, que se ha transferido el peso de la prueba, del interés de la carga al interés de la nave.

b) La única forma de obtener un manejo adecuado de las mercancías durante la descarga es mediante el pago de los estibadores de “gratificaciones que tiene el carácter de estorsión.

Es lo que comúnmente se denomina “paloma”. Esta censurable práctica de imponer pago ilegal para que no ocurran accidentes a la carga es ya una experiencia del pasado. Hoy en día el servicio depende exclusivamente de las agencias de estiba y desestiba, llamadas también empresas de muellaje, las que son contratadas por el transportador, por el consignatario o el fletador según corresponda.

La proscripción de la “paloma” se inició con la terminación del sistema de matrículas para los trabajadores portuarios. Este era una especie de título de propiedad del empleo,

endosable, susceptible de arriendo e incluso transmisible en caso de muerte, invalidez o simple deseo de no trabajar más.

Mediante la privatización de la operación portuaria, se introdujo una jerarquización de responsabilidades objetivas. Quien desea continuar pagando “palomas” puede hacerlo, pero existen formas adecuadas de exigir para su carga una manipulación correcta. Con o sin propina continuará la ocurrencia de accidentes menores destinado a facilitar el acceso a cargas susceptible de ratería. Lo que marca la diferencia es que hoy existe un empleador contra quien se puede perseguir la responsabilidad del caso. Esta es una razón por la cual la prevención de pérdidas, mediante la participación activa de los que tienen interés en la carga y sus aseguradores, es tan necesaria en la transferencia portuaria.

Seguir sosteniendo la existencia de pagos ilegales como un mal necesario es un anacronismo que sirve para disfrazar ignorancia absolutamente innecesaria.

c) Un importante porcentaje de las pérdidas por robos ocurren en el tramo transporte terrestre desde los terminales portuarios hasta los destinos finales.

El tráfico marítimo hacia Chile, se caracteriza por ser de último destino, existiendo terminales de arribada anterior con un alto riesgo de robo (ej. Callao, Guayaquil, etc.). Las pérdidas pagadas por los aseguradores chilenos a causa de robo, hurto o ratería, representan no menos del 60% de las pérdidas no catastróficas (usuales), lo que representa un prorrateo atípico si se les compara con porcentaje de distribución para causas de siniestro de otras naciones.

Otra área conflictiva formada por operaciones en Chile que tiene lugar en los recintos portuarios primarios (desestiba, descarga, desconsolidación, custodia, retiro de mercancía) existe un alto grado de robo o hurto. Se da el caso en que se detecta una planificación que

reúne cómplice en la etapa de navegación y recibidora en tierra; este es el sistema que se emplea para robo de cierto volumen.

Luego está lo que se denomina auto-robo, que suele ocurrir en los almacenes de destino final, efectuado por empleados inescrupulosos con o sin complicidad del transportista terrestre, aprovechando la ausencia o falta de aviso de arribo al liquidador designado o por designar.

Finalmente como situación de escasa ocurrencia se encuentra el robo perpetrado mientras la carga es transportada vía terrestre. El monto de lo sustraído en estos casos es casi insignificante y en su total no tiene incidencia en el resultado general del robo. Existen camioneros poco confiables, plenamente identificados, que son atraentes por sus bajas tarifas. La supervisión en el momento de recibir la carga para su despacho a destino final y el conocimiento de la empresa de transporte terrestre, podría decirse que el tramo terrestre es el que más fácilmente se puede controlar.

5.9. Situaciones que transitoriamente afectan al comercio internacional y los riesgos del transporte

a) Recibos conformes de la carga antes de la descarga para su posterior traslado. Se trata de prácticas que merecen reprobación, pues burlan las disposiciones legales en la materia. Para graficar pondremos el caso de un apoderado de una agencia de aduana, el que declara haber recibido la totalidad del embarque en buenas condiciones, sin tener reclamación alguna por mermas o averías. Estos son despachos directo (barco-camión), que equivale a una exoneración de responsabilidad anticipada; ejemplo: se ha transferido a tierra menos del 10% de las bobinas de papel y su condición de entrega es deficiente. En este caso se ha tenido que destruir la presunción de entrega conforme, mediante un acto notarial.

Todos los agentes que intervienen en el proceso de transporte, en representación del interés de la carga debe conocer los derechos y obligaciones que le asisten, más aún se necesita que los ejerzan permanentemente hasta lograr una mecánica fluida. Quien recibe la carga de parte de transportadores, agentes de nave, empresa de muellaje, conozca los instructivos que ellos emitan, es decir, prepare a sus representantes en el significado y consecuencia de cada diligencia, de modo que nunca la carga sea recibida sin observaciones cuando ni siquiera haya existido la posibilidad de observarla.

b) Falsificaciones. Falsificar es hoy en día una forma de fraude más desarrollada y resulta fácil que ello ocurra pues los medios de publicidad y la velocidad en la entrega de información crea en nosotros imágenes a los cuales asociamos calidad, prestigio industrial o una cuota de snobismo. Por ejemplo: relojes, repuestos mecánicos y eléctricos de automóviles, cierto tipo de juguetes, etc. En Chile son víctimas de estos fraudes descritos los aseguradores. El truco resulta mejor aún cuando la única inspección se realiza en las bodegas del consignatario, pues da tiempo para montar el siniestro, ya que la liquidación de pérdida podrá adjudicar la autoría a cualquier etapa ya cumplida.

CAPITULO VI

ASPECTOS CONTABLES DE CONTROL INTERNO Y TRIBUTARIO

6.1. Aspectos Contables

Según la Circular N°239 que imparte normas sobre la forma y contenido de los estados financieros de las sociedades inscritas en el Registro de Valores, clasifica la cuenta Seguros Contratados en “Gastos pagados por anticipado”, que dice: “Se incluirán en este rubro exclusivamente aquellos pagos efectuados por servicios que serán recibidos por la empresa, en el curso del ejercicio siguiente al de la fecha de los estados financieros, tales como: arriendo pagado por anticipado, seguros, etc.”

Los gastos pagados por adelantado son pagos anticipados de gastos (seguros pagados por adelantado). Cuando una empresa paga por adelantado un gasto, puede hacer un débito a una cuenta de activo en la forma siguiente:

_____	_____
Seguro pagado por adelantado	XXXX
<u>Efectivo</u>	<u>XXXX</u>

En forma alternativa se puede hacer un débito a una cuenta de gasto para registrar este pago

_____	_____
Seguro	XXXX
<u>Efectivo</u>	<u>XXXX</u>

Con independencia de la cuenta que se hizo, la empresa tiene que ajustar las cuentas al finalizar el período contable. El hacer el ajuste le permite a la empresa presentar el importe correcto del gasto del período y del activo al finalizar el período.

6.1.1. **Gastos pagados por anticipado**

Los gastos pagados por anticipado están clasificados según la Circular N°239 de la Superintendencia de Valores y Seguros, como activo circulante. El activo circulante está formado por dinero en efectivo, cualquier otro activo, o recursos, que se esperan razonablemente se conviertan en dinero en efectivo, se vendan o consuman durante el ciclo normal de operaciones de la empresa; esto es activos y recursos que serán realizados, vendidos o consumidos dentro del año.

Un gasto pagado por anticipado representa la parte de servicios o suministros adquiridos antes de la fecha del balance general, pero que no se ha consumido todavía en esa fecha, y que es justo cargar a cuenta de los ingresos de los períodos siguientes que se consumirán dentro del ciclo normal de operaciones.

Los gastos pagados por anticipado representan capital de trabajo, tienen normalmente un valor de realización en un negocio y generalmente están formados por partidas que se cargarán a gasto (o se convertirán en efectivo) en el corto plazo.

6.1.2. **Gastos pagados por adelantado registrados inicialmente como Activo**

Los pagos adelantados de gastos le proporcionan un beneficio futuro al negocio u empresa. Resulta lógico registrar el pago adelantado mediante un débito a una cuenta de

activo. Ejemplo: Suponga que el 1 de Agosto de 1997 el negocio paga por adelantado el seguro de un año por \$ 60.000.- (\$ 5.000.- mensuales); el pago del efectivo se registra:

Asiento Contable

1/Agosto	_____	_____
	Seguro pagado por adelantado	60.000
	<u>Efectivo</u>	<u>60.000</u>

Ajuste

Al 31 de Diciembre, al final del periodo contable, han vencido cinco meses del pago adelantado y se tiene que contabilizar como un gasto.

El asiento de ajuste es:

Dic 31/1997	_____	_____
	Seguro	25.000
	<u>Seguro pagado por adelantado</u>	<u>25.000</u>

El asiento de ajuste traspasa los \$ 25.000.- del pago por adelantado original de \$ 60.000.- de seguro pagado por adelantado a la cuenta seguro (R.P.). Esto deja un saldo deudor de \$ 35.000.- de seguro pagado por adelantado, que representa los siete meses siguientes de seguro pagado por adelantado.

Las cuenta de mayor quedarán:

Seguro pagado por adelantado

1/8/97	60.000	31/12/97	25.000
<hr/>		<hr/>	
Saldo	\$ 35.000		

Seguro

31/12/97	\$ 25.000		
<hr/>		<hr/>	
31/12/97	Saldo	25.000	

El saldo de seguros consumidos (R.P.) de \$ 25.000.- se cierra contra ganancias y pérdidas junto con todos los demás gastos e ingresos, al final del período contable. De esta forma, no se utiliza asiento de reversión. La cuenta de activo seguro pagado por adelantado tiene un saldo deudor al iniciar el nuevo período, y es consistente con registrar inicialmente los gastos pagados por adelantado como activo. El balance general al 31/12/97 presenta Seguro Pagado por adelantado por \$ 35.000.- como activo. El estado de resultado de 1997 presenta seguros por \$ 25.000.- como gastos, que es la parte ya vencida del seguro pagado por adelantado inicial de \$ 60.000.

6.1.3. Gastos pagados por adelantado registrados inicialmente como un gasto

El pago por adelantado de un gasto crea un activo, pero el activo puede tener una vida tan corta que se consumirá en el período contable, es decir, dentro de un año o menos. Por lo

tanto, se podrá cargar a una cuenta de gasto el pago por adelantado.

Si se contrata seguro por un año el 1/de Agosto de 1997, el pago del seguro se registrará:

1/Agosto 97	_____ . _____
Seguro	60.000
	<u>Efectivo</u> . <u>60.000</u>

Ajuste

Al 31/de Diciembre sólo han vencido cinco meses quedando pagado por adelantado siete meses. En este caso, se hace un asiento de ajuste registrando la parte no consumida a una cuenta de activo Seguro pagado por adelantado y rebajando la cuenta Seguro.

Asiento de Ajuste 31/12/97

_____ . _____
Seguro pagado por adelantado 35.000
<u>Seguro</u> . <u>35.000</u>

Las Cuentas de mayor quedarán:

	<u>Seguro pagado por adelantado</u>	
31/12 AJ.	35.000	
<hr/>		
31/12 Saldo	35.000	

Seguro

1/8/97	60.000	31/12/ AJ: 35.000
31/12/97	Saldo 25.000	

Durante el siguiente período contable el saldo de seguro pagado por adelantado vencerá y se convertirá en gasto, resulta correcto en la fecha inicial del nuevo período hacer un asiento de reversión que traspase de nuevo el saldo final de seguro pagado por adelantado a la cuenta Seguro.

Asiento de reversión

1/Enero 1998

Seguro	35.000
<u>Seguro pagado por adelantado</u>	<u>35.000</u>

Este asiento de reversión evita tener que preocuparse posteriormente a que los pagos por adelantado se conviertan en gastos.

Cuentas de Mayor.

Seguro pagado por adelantado

31/Dic 97 35.000	1/Ene 98 Rev. 35.000
Saldo cero	

Seguro

1/Agosto 96	60.000	31/Dic 96	35.000
31/Dic 96 Saldo	25.000	31/Dic 96 Cie.	25.000
1/Ene 97 Rev.	35.000		

6.2. Aspectos de control interno

El examen de los gastos pagado por anticipado (incluye seguro pagado por adelantado):

- Generalmente, los gastos pagados por adelantado no son de importancia, si se les compara con el activo circulante y con el activo total. Igualmente la parte consumida del gasto pagado por adelantado que se carga a resultado pérdida, normalmente no es importante cuando se compara con las ventas, costo de mercadería vendida o utilidades líquidas.
- El examen de los gastos pagados por anticipado consiste principalmente en calcular las cantidades pagadas por anticipadas que son activadas y las que han de cargarse a gasto en el periodo comercial.
- El objeto que persigue el Auditor es cerciorarse de que el importe de los gastos pagados por adelantado se determina de acuerdo con principio contable generalmente aceptado y que su monto sea razonable en función de las ganancias futuras que han de obtenerse.
- Debe prepararse papeles de trabajo para que quede claramente expuesto ante cualquiera que no esté familiarizado con la situación y para que en el futuro al consultarle puedan obtenerse informes y datos adecuados. Al terminar los papeles de trabajo, deben

revisarse los resultados y métodos usados conjuntamente con el personal indicado del cliente a modo de ser comprensible a todas las personas interesadas.

Debe revisarse las operaciones matemáticas de todas las cantidades importantes, para tener la seguridad de que todo los elementos de gasto y activo son justos.

Debe comprenderse perfectamente los métodos empleados por el cliente donde se practica la auditoria acerca de amortización de gastos pagados por anticipado.

Debe comprenderse las cifras de gastos pagados por anticipado al principio y al terminar un ejercicio comercial, con el objeto de determinar su efectivo en cuanto al aumento o disminución con respecto al capital de trabajo.

Debe examinarse la documentación correspondiente de las adquisiciones originadas y confrontar las transacciones con las cuentas correspondientes, siempre que se trate de partidas de importancia.

Debe obtenerse ratificaciones de los pagos por concepto de servicios y otros similares contratados.

6.2.1. Control interno de los gastos pagados por adelantado

El control interno apropiado sobre los gastos pagados por anticipado, establece que: cuando esto se extiende más allá del periodo vigente (actual) se consideren como activo circulante. Debe revisarse los gastos pagados por anticipado para determinar que todas sus partidas vigentes no estén sobrevaluados o subestimados. En caso de que haya

devoluciones, el control interno debe indicar que se deposite en un banco.

Questionario de Control Interno

Preparado por :

Fecha :

Revisado por :

Fecha :

1. ¿Están debidamente autorizadas las partidas capitalizadas?
2. ¿Está la amortización debidamente autorizada o justificada en otra forma?
3. ¿Se revisa periódicamente el programa de seguro para determinar los datos siguientes?
 - a) ¿El seguro está vigente?
 - b) ¿El seguro es suficiente?
4. ¿Maneja un sólo corredor todos los seguros en el programa?
5. ¿Ejerce el cliente un control interno adecuado sobre el pago de primas?
6. ¿Se cotejan con regularidad todos los pagos de primas de seguro con las pólizas y las facturas del corredor de seguro?
7. ¿Están todas las pólizas de seguro al cuidado de una persona que no tiene acceso a la caja?
8. ¿Se nombra al cliente como beneficiario en todas las pólizas?
9. ¿Se contabiliza debidamente todas las devoluciones de prima?
10. ¿Cuándo se pagan gastos por anticipado ¿es uniforme el método de la compañía respecto a los cargos al activo y los cargos a gasto?
11. ¿Están redactadas de idéntica manera todas las pólizas que amparan la misma propiedad u obligación?

6.2.2. Programa de Auditoría para los gastos pagados por anticipados

Primas de seguro pagadas por anticipado.

- a) Ordénese y examínese las pólizas.
- b) Calcúlese o verifíquese las primas de seguro pagadas por anticipado.
- c) Examínese las devoluciones.
- d) Determinéese si el seguro es suficiente.

a) Examen de las pólizas

El auditor o el cliente preparará papeles de trabajo en que aparezcan una lista de todas las pólizas (Ver 6.2.3.).

El Auditor debe obtener las pólizas originales y cotejarlas con el registro de seguros:

- Al hacer la lista de las pólizas (o verificar la lista preparada por el cliente) y cotejarlas con el registro de seguros, el Auditor debe consultar su lista de la última auditoría anterior hecha, y observar las cancelaciones de las pólizas habidas y las nuevas pólizas adquiridas. Es necesario, hacerlo con el objeto de obtener una indicación de las pérdidas habidas, cancelación de las pólizas y emisión de pólizas nuevas.

Cuando se trate de una auditoría por primera vez, debe analizarse las cuentas de seguro, para cerciorarse de que el saldo de seguro pagado por anticipado era exacto al comenzar el período. Cuando no es la primera vez que se practica una auditoría en una empresa, los saldos al comenzar el período deben cotejarse con los papeles de trabajo anteriores.

Las pólizas deben estar extendidas a favor exclusivamente del cliente, beneficiario o un acreedor hipotecario (en cuyo caso la póliza estará en poder de este último) o el cliente como beneficiario y un endoso a la orden del acreedor hipotecario.

En caso que la póliza no esté extendida en favor del cliente o esté en el registro de seguro, pero no esté disponible, o si los cheques pagados indican pagos efectuados por concepto de prima y no puede obtenerse las pólizas, constituye una indicación que debe existir una obligación, pues es posible que exista algún gravamen contra el activo asegurado.

En caso de examinar las pólizas o el registro de seguros y el Auditor tenga dudas sobre los seguros, deberá obtener información del corredor o compañía de seguros.

Una vez hecha la lista de póliza, debe clasificarse de acuerdo a su tipo, debiendo justificar los asientos en el debe (cargos) de las diversas cuentas de seguro con las pólizas o el registro usando recibos, cheques pagados como prueba documental de pago.

Al hacer una lista de las pólizas, el Auditor debe estar seguro que le han presentado todas las pólizas para su examen, para lograrlo debe:

- Investigar todos los pagos de primas hechos en el período, si el control interno es deficiente.
- Hacer una prueba de todos los pagos de primas de importancia para probar que le han presentado todas las pólizas.

b) Verificación de las primas de seguros pagadas por anticipado.

Una vez computadas en los papeles de trabajo las cifras de seguro y gastos pagados por adelantado, el Auditor debe verificar estas cifras comparándolas con las que aparecen en las cuentas de mayor. Después de haber computado las primas de seguros pagadas por anticipado, deberán prepararse asientos de ajuste en el diario para contabilizar la cantidad justa de gastos pagados por anticipado y la cantidad justa de gastos periódicos de seguro.

c) Examínese las devoluciones y reclamaciones.

Los créditos a las cuentas de seguro provienen de cancelaciones de pólizas y devoluciones sobre coberturas específicas. Los datos correspondientes a estas partidas aparecen en el libro de Ingresos, en los endosos de las pólizas y en la correspondencia con el corredor o compañía de seguros.

Cuando se han pactado reclamaciones a las compañías de seguro, solicitando reembolsos a la protección de la póliza, éstas deben aparecer en los estados financieros del cliente.

d) Determinación si los seguros son suficientes.

Uno de los aspectos más importantes es cerciorarse que la cobertura sea adecuada para todo los riesgos asegurados.

Debe examinarse las cláusulas de coaseguro en razón a su importancia. Ellas estipulan que el asegurado debe asegurar por lo menos un porcentaje determinado del valor real de la propiedad (80%), y en caso que no lo haga, el asegurado se convierte en coasegurador por las cantidades menores o cierto porcentaje y en caso de no hacerlo debe hacerse responsable de las pérdidas proporcionadas en la misma medida.

En caso que la cobertura sea en exceso de cierto porcentaje (80%) del valor real, se cancela automáticamente la cláusula de coaseguro, y la compañía de seguro es responsable del total de la pérdida hasta el valor normal de la póliza de seguro.

En el informe, el Auditor debe expresar su opinión acerca de la suficiencia o insuficiencia de los seguros en vigor.

Los inventarios fluctúan en volumen y en valor total. Para poder obtener una cobertura adecuada de seguro para estos valores cambiantes y al mismo tiempo no asegurarse en exceso, algunas empresas elevan una póliza en que la prima se basa al valor promedio del inventario computado a la presentación de cifras a la compañía de seguros normalmente.

6.2.3. Listado de seguro pagado por anticipado Diciembre 31/xx

Deberá contener:

- Póliza N°
- Compañía
- Cobertura
- Cantidad Asegurada en \$
- Coaseguro en %
- Prima en \$
- Fecha de la Póliza. Por ejemplo del 1/2/58 al 1/2/61.
- Meses pagado por anticipado al 31/12/xx Por ejemplo: 12,13, 14 meses,etc.
- Cantidad pagada por anticipado al 31/12xx es \$
- Pérdidas durante el año en \$
- Observaciones. Por ejemplo: pagada la pérdida el 26/3/59.

6.2.4. Revalorización de los gastos pagados por anticipado

Concepto: Se incluyen en el activo circulante bajo el rubro de Gastos Pagados por Anticipado “aquellos pagos efectuados por servicios que serán recibidos por la empresa en el curso del ejercicio siguiente de la fecha de los estados financieros, tales como: seguros, arriendo pagado por anticipado, etc.”

Revalorización

- a) Tributaria y financieramente, este gasto anticipado se revaloriza según la variación del Índice de Precio al Consumidor (I.P.C.) entre el último día del mes anterior al de su pago, y el 30 de Noviembre (último día del mes anterior al cierre del ejercicio).
- b) El mayor valor se abona a la cuenta de Resultado Corrección Monetaria.
- c) De igual manera debe procederse con otros costos pendientes a la fecha del balance que debe ser diferido a ejercicios posteriores.

Revalorización de gasto anticipado

<u>Fecha de Pago</u>	<u>Monto</u>	<u>% Revalorización</u>	<u>Corrección Monetaria</u>
16/06/92	1.000	19,7	197
17/08/92	1.500	16,6	249
20/09/92	<u>1.500</u>	12,9	<u>194</u>
	4.000		640

Asiento Contable

_____	_____
Gasto Anticipado	640
<u>Corrección Monetaria</u>	<u>640</u>

El asiento coincide con la Norma Tributaria, Art. 41 de Ley de la Renta.

6.3. Aspectos Tributarios

El comercio de asegurar riesgos a base de primas, está hoy en Chile reservado por

sociedades anónimas nacionales de seguro, que tengan por objeto exclusivo el desarrollo de dicho giro. Así lo establece el Art. 4º del D.F.L. Nº251, que fue modificada en este aspecto por la Ley 18.660 del año 1987. Antiguamente podían ejercer el comercio de seguro el Instituto de Seguro del Estado, las Cooperativas de seguro, las Agencias de compañías de seguro extranjeras que se hubiesen establecido en Chile antes de 1928, y las Mutualidades de seguro organizadas sin fin de lucro.

Resumiendo, podemos decir que el rol del asegurado hoy en día está reservado a las sociedades anónimas nacionales y por excepción a tres Mutualidades de seguros que estaban operando al tiempo de dictarse la Ley 18.660 del año 1987 (dichas mutuales se rigen hoy por un estatuto especial contenido en el Artículo Nº7 de la Ley 18.660, que fue modificado por el Art. 2º de la Ley 18.814 y por el Decreto Ley Nº1092 del año 1975).

6.3.1. Aseguradores no establecidos en Chile

De lo expuesto en el punto anterior (Ver 6.3.), no significa que esté prohibido a los habitantes del país contratar seguros con compañías extranjeras no establecidas legalmente en Chile. El Art. 4º del D.F.L. Nº251, define que cualquier persona natural o jurídica puede contratar libremente en el extranjero toda clase de seguro, siempre que se sujete a la normativa sobre operaciones de cambio internacional. Se exceptúa el seguro obligatorio establecido por ley y contemplado en el D.L. Nº 3500 de 1980 (Régimen Previsional).

La contratación de seguro con compañía no establecida en el país, estará gravada sin perjuicio de lo que se establezca en otras leyes con los mismos impuestos que puedan afectar a los seguros contratados con compañías nacionales.

6.3.2. Leves Tributarias

Las disposiciones legales relativas a impuesto y otros gravámenes que afecta a la actividad aseguradora, está básicamente contenida en la Ley de Impuesto a la Renta, Decreto Ley N°824 del año 1984 y en la Ley de Impuesto a la Compraventa y Servicios, contenida en el Decreto Ley N° 825 de 1974, las cuales son de aplicación general.

6.3.3. Impuesto a la Renta (D.L. N°824 de 1984)

Las rentas de seguro (percibida por la empresa de seguro), se encuentran clasificadas en el Art. 20 N°3, que contempla las rentas de la industria, comercio, minería y compañía de seguro entre otras. La tasa del impuesto será de un 15%.

6.3.4. Impuesto Adicional

De acuerdo al Art. 59 N°3, las primas de seguro contratado con compañías no establecidas en Chile, quedan gravadas con un impuesto igual al 22% de la prima, cuando la cobertura se refiera a cualquier interés sobre bienes situados en el país o a la pérdida material en tierra sobre mercaderías sujetas al régimen de admisión temporal, o cuando la cobertura se refiera a seguros de vida u otros del segundo grupo sobre personas domiciliadas o residentes en Chile.

El referido tributo que se denomina impuesto adicional a la renta constituye una especie de protección a la actividad aseguradora que realizan las compañías nacionales.

El impuesto adicional grava el monto íntegro de la prima o a cada una de las cuotas, sin

deducción alguna. Este tributo, tiene el caracter de impuesto único a la renta, por cuyo motivo las cantidades afectadas a él no quedan sujetas a ningún otro impuesto contemplado en la Ley de la Renta.

6.3.5. Primas de seguro exentas de Impuesto Adicional (Art. 59 N°3)

Están exentas del Impuesto Adicional, las sumas pagadas o abonadas en cuenta a compañías no establecidas en Chile por primas que provengan de los siguientes seguros:

- a) Prima proveniente de seguro de casco, excesos, fletes, desembolsos y otros propios de la actividad naviera.
- b) Primas de seguro de aeronaves, fletes, y otros propios de la actividad de la aeronavegación.
- c) Primas de seguro de protección e indemnización relativo a ambas actividades (P&I).
- d) Seguros y reaseguros por crédito a las exportaciones.
- e) Operaciones de reaseguro de cualquier tipo.

También se ha extendido de estar exenta del impuesto adicional, las primas de seguro que cubren los riesgos de transporte de mercancías que son objeto de importación o exportación, por cuanto no corresponden a bienes situados en territorio nacional.

Para resumir, podemos decir que las mercancías que son objeto de importación o exportación se pueden asegurar libremente en Chile o en el extranjero, sin estar afectas a impuesto o restricciones especiales.

6.3.6. Impuesto al Valor Agregado (IVA)

Según lo establece el D.L. 825 del Impuesto al Valor Agregado, la actividad que

desempeñan las empresas aseguradoras, queda clasificada como una prestación de servicio. De ese punto de vista quedan gravadas todas las primas de pólizas de seguro con una tasa del 18%, calculada sobre la misma prima. Es de cargo del asegurado, debiendo ser pagada al fisco por la respectiva entidad aseguradora. Este tributo se denomina “Impuesto al Valor Agregado” (IVA) y está contenido en la mencionada Ley sobre Impuesto a la Compra-Venta y Servicios.

6.3.7. Están exentas del referido impuesto las siguientes primas:

- a) Las primas correspondientes a seguros que cubren riesgo de transporte respecto a importaciones o exportaciones de mercancías, Art. 12 N°3.
- b) Primas que cubren riesgos situados fuera del país, sean de propiedad de chilenos o de extranjeros, Art. 12 N°3.
- c) Primas de seguros que cubren riesgo de casco de naves, Art. 12 N°3.
- d) Primas o desembolso por contrato de reaseguro, Art. 12 N°14.
- e) Primas de contrato de seguro de vida reajutable, Art. 12 N°15.
- f) Primas de seguro que cubren riesgo de terremoto, Art. 12 N°14.
- g) Primas de seguro obligatorio de accidentes personales, causados por circulación de vehículos motorizados.

6.3.8. Momento en que se devenga el impuesto

La norma general indica que el impuesto se devenga:

- a) Al momento de la cancelación del servicio o venta.
- b) Al momento de la emisión de la factura o boleta.
- c) Al momento de entrega del bien o servicio.

Cabe destacar que el impuesto se devenga en el momento en que ocurra cualquiera de estos eventos.

En lo que se refiere a prestaciones de seguros cuya prima se paga parcialmente al contado y el resto a plazo, mediante la aceptación de letras de cambio, el IVA correspondiente se devenga en el momento que el asegurador perciba el pago de la cuota de la prima al contado y el de cada una de las cuotas a plazo. En el evento que en el plazo de pago se haya producido un alza en la tasa del gravamen, el impuesto se cobrará con la tasa vigente al momento del devengo.

Por su parte, el Artículo 55 del D.L. 825, establece la obligación de emitir factura en su caso, en el mismo período tributario en que la remuneración se perciba o se ponga a disposición del prestador de servicio. Sin embargo, cabe señalar que las compañías de seguros que emiten la póliza y cumplen los requisitos de planillas de caja (debidamente timbradas por el S.I.I.) en el que se transcriben todos los datos contenidos en las planillas y un registro de producción (timbrado por S.I.I.), en el que se consigne todos los datos contenidos en las pólizas, entre ellos: nombre del cliente, fecha de vigencia, monto del seguro, de los impuestos retenidos, etc. Estarán librados de la obligación de extender boletas o facturas por los servicios que prestan. Aún así, la obligación subsiste para aquellos seguros contratados por contribuyentes del IVA que soliciten el documento para hacer efectivo su derecho al crédito fiscal correspondiente.

6.3.9. Sujeto del Impuesto

La ley al equiparar a servicio el pago de una prima de un contrato de seguro, deja establecido implícitamente que para estos efectos el sujeto del impuesto es la empresa

aseguradora.

6.3.10. Crédito Fiscal

Los contribuyentes afectos al pago del Impuesto al Valor Agregado, tendrán derecho a un crédito fiscal contra el débito fiscal determinado por el mismo período tributario. Dicho crédito será equivalente al impuesto recargado en las facturas que acreditan sus adquisiciones o la utilización de servicios.

No procede el derecho al crédito fiscal por la utilización de servicios, la adquisición de bienes o importación cuando afecten a hechos no gravados por la Ley del IVA u operaciones exentas o que no guarden relación directa con la actividad del vendedor.

Debemos distinguir entre:

- a) Crédito Fiscal proveniente de recargo sobre facturas o de utilización de servicios destinados a generar operaciones gravadas con el IVA.
- b) Crédito proporcional por servicios utilizados en generar simultáneamente operaciones gravadas con IVA y exentas o no gravadas.

6.3.11. Proporcionalidad del crédito fiscal

Para determinar el crédito proporcional a que se refiere la letra (b) anterior, será a la relación porcentual que se establezca entre operaciones exentas contabilizadas y el total de operaciones gravadas y exentas con el IVA, dando derecho a crédito únicamente por el porcentaje que corresponda a operaciones afectas, todo ello en el primer período tributario (mes calendario) en que se produzca esta situación. En los meses siguientes debe

aplicarse la misma porcentualización, pero acumulando las ventas mes a mes, hasta finalizar el año calendario. En el año calendario siguiente y posterior, se inicia el mismo procedimiento a contar del mes de Enero. Por ejemplo:

Mes de Agosto

IVA recargado en compras o servicios para operaciones afectas	15.000
IVA recargado en compras o servicios para generar operaciones afectas, exentas o no gravadas.	<u>10.000</u>
Total crédito inicial	\$ 25.000

Ventas de Agosto

Ventas afectas	15.000.000
Ventas exentas o no gravadas	<u>4.000.000</u>
Total ventas netas	\$ 19.000.000

Determinación del porcentaje a las ventas afectas:

$$\frac{15.000.000 \times 100}{19.000.000} = 78,947368\%$$

Determinación del crédito a utilizar:

Crédito fiscal por compras o servicios para operaciones afectas	15.000
Crédito fiscal por compras que generan operaciones afectas, exentas o no gravadas 78,947368% S/10.000	<u>7.895</u>
Crédito fiscal a utilizar en Agosto	\$ 22.895

Mes de Septiembre

Crédito fiscal por compras o servicios para operaciones afectas	12.000
Crédito fiscal por compras o servicios para operaciones afectas, exentas o no gravadas	<u>8.000</u>
Total crédito inicial	\$ 20.000

Ventas de Septiembre

Ventas afectas	7.000.000
Ventas exentas o no gravadas	<u>1.500.000</u>
Total ventas	\$ 8.500.000

Determinación del crédito a usar:

Ventas afectas Agosto	15.000.000
Ventas afectas Septiembre	<u>7.000.000</u>
Total ventas acumuladas afectas	\$ 22.000.000

Ventas afectas y exentas o no gravadas Agosto	19.000.000
Ventas afectas y exentas o no gravadas Septiembre	<u>8.500.000</u>
Total ventas acumuladas exentas o no gravadas	\$ 27.500.000

Determinación del porcentaje correspondiente a las ventas afectas:

$$\frac{\$ 22.000.000}{27.500.000} \times 100 = 80,00\%$$

27.500.000

Crédito fiscal por compras o servicios que generan operaciones afectas	12.000
Crédito fiscal por compras o servicios que generan operaciones afectas, exentas o no gravadas. 80,00% S/ 8.000	<u>6.400</u>
Crédito fiscal a utilizar Septiembre	\$ 18.400

El crédito fiscal que no se utiliza por las aplicaciones anteriores se puede cargar a resultado del ejercicio:

Agosto (10.000 - 7.895)	2.105
Septiembre (8.000 - 6.400)	<u>1.600</u>
Total a cargar a resultado	\$ 3.705

CONCLUSIONES

Podemos manifestar que el seguro nace prácticamente con el seguro marítimo. Es el más antiguo y no por eso ha perdido vigencia, al contrario, cada vez cobra mayor importancia, siendo hoy casi imposible concretar un negocio en el exterior sin involucrar un seguro contra cualquier eventualidad, ya sea en el trayecto por mar o por tierra hasta los almacenes del cliente.

Para lograr un conocimiento acabado de este seguro y diferenciar cualidades propias de él, habrá primero que nada dominar características genéricas del seguro, razón por la cual se ha dado inicialmente un capítulo a tal propósito.

Actualmente, se ha generalizado en el mundo entero los formatos para pólizas de cargamento marítimo A, B o C, de origen inglés, adaptados y aprobados en cada país incluyendo el nuestro. Estos establecen claramente los riesgos cubiertos, las exclusiones, las garantías y los mecanismos de ejecución del contrato de seguro. Desaparece definitivamente el concepto genérico de avería particular y el de riesgo de mar. De esta forma, no debe referirse a determinar si el daño al cargamento es total o parcial para los efectos de pago de la indemnización. Actualmente, ocurrido alguno de los riesgos que se han contratado, el asegurador debe indemnizar toda pérdida o daño a la materia asegurada, sea total o parcial. Si bien existe cierta similitud entre el actual clausulado y el clausulado antiguo ya obsoleto, es difícil comparar su contexto general ya que la nueva estructura rompe con todo lo anterior, partiendo por el lenguaje que hoy en día es simple y entendible para cualquier persona.

Se deduce del texto la importancia que tiene el embalaje en el transporte marítimo, ya que sin éste no podrá existir el seguro de transporte de carga marítima, salvo caso específico de

mercancía a granel. Este deberá ser adecuado, ya que el principio básico del seguro para que éste pueda nacer es que el riesgo de pérdida y/o daño exista pero no sea un hecho cierto. Por lo anterior y dado el alcance de las cláusulas nuevas para las pólizas de cargamento A-B o C, que estipulan la necesidad de los embalajes adecuados (cláusula de exclusión de embalaje inadecuado), es ocasión de rechazo por parte de los aseguradores, pero es difícil de probar, ya que en nuestro país no existe un manual de consulta para el embalaje de mercancía, según su tipo, tamaño u otra característica al contrario de Estados Unidos y Europa.

También deducimos que para minimizar los costos de las primas y obtener coberturas más amplias con las empresas aseguradoras, será de importancia que las empresas que comercialicen con el exterior tengan planes de prevención de siniestros en forma permanente.

Por último, podemos inferir que el contenido expuesto y por los antecedentes recopilados, debería ser una herramienta de gran utilidad para aquellos alumnos de esta facultad que estén interesados en lograr un mayor conocimiento del seguro, especialmente el marítimo y para aquellos profesionales que involucrados con el quehacer del comercio internacional necesiten de tales conocimientos.

BIBLIOGRAFIA

- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Comercio Invisible.
Pág. 109-1066. Biblioteca Superintendencia de Valores y Seguros.
- Boletín N°4 , Enero 1992.
Asociación de Reaseguradores Latinoamericanos.
Biblioteca Superintendencia de Valores y Seguros.
- Revista de seguros “Póliza”, 1993.
Informe especial de Seguro Marítimo.
Biblioteca Superintendencia de Valores y Seguros.
- “El Seguro de Transporte de Mercancía”, Suiza de Reaseguro, pág. 132-143.
Fischer, H. – F. Stabinger.
Biblioteca Superintendencia de Valores y Seguros.
- Manual de Seguro Marítimo.
Raúl González Hevia.
Editorial Maplye, Madrid 1976.
Biblioteca Superintendencia de Valores y Seguros.
- Manual de Seguro de Transporte Marítimo.
Dante Liberto D.
Lima – Perú, 1983.
- El Seguro: “Legislación Chile – Marítimo”.
Sergio Baeza Pinto, 1994.

- “El Seguro de Transporte”.
José Manuel Aceituno Aldunate.
Editorial Jurídica de Chile. Primera Edición 1997.
- “Seguros”.
Reglas comunes aplicables a todo Seguro; El Seguro de Transporte Marítimo; El Seguro Internacional.
Rodolfo Olguín C. – Sergio González Mardones.
- Curso Perfeccionamiento en Seguro.
José Manuel Aceituno Aldunate, 1981.
- “Nociones Elementales del Seguro de Transporte”.
Boletín Informativo, 198?. Compañía de Seguros Cruz del Sur.
- Seminario de Transporte Marítimo.
Javier Carballo Pardo, Liquidador Oficial de Seguros.
Escuela de Seguro A.G. Santiago, 1982.
- Seminario de “Transporte y Nociones de Comercio Exterior”.
Compañía Chilena de Navegación Interoceánica.
- Apuntes de Seguro de Transporte del Comercio Exterior.
Oscar Vollmer Manties, 1976.
- Re-Capacitando.
Comentario a la Ley 18.660, página 177.
Compañía Reaseguradora Bernardo O’Higgins S.A.

- “El Liquidador de Siniestro”.
Humberto Sciaccaluga.
Escuela de Seguros A.G., Santiago.

- “Análisis de Sensibilidad para el ramo de Transporte”
Gioconda Murialdo.
Escuela de Seguro A.G., Santiago”.

- “Cobertura de Transporte Marítimo”.
Eduardo Viollier Vial.
Escuela de Seguros A.G., Santiago.

- “Seminario de Seguro de Transporte”.
Ignacio Bascuñán.
Escuela de Seguros A.G., Santiago.

- Insurance Company of North America.
“Los Puertos en el mundo”. Una guía para controlar las pérdidas de carga.
Philadelphia año 198?.

- “El Seguro de Transporte Marítimo”.
Eduardo Viollier.
Escuela de Seguros A.G., Santiago.

- “Introducción al Seguro Marítimo”.
Alfonso Ansietta Núñez.
Biblioteca Severín, Valparaíso.

- **“Derecho del Transporte Marítimo”;** Comentarios, Legislación Comercial y Administrativa.
Félix García Infante.
Ediciones Universitaria de Valparaíso, U.C.V., 1993.
- **“Análisis de Siniestro de Transporte”.**
José Jara Alvarez.
Escuela de Seguros A.G., Santiago.
- **Re-Capacitando: “El Transporte Marítimo”: La Ley, las Estadísticas, algunos hechos”.**
Alberto Atucha Cuiñas, Liquidador Oficial de Seguros.
Boletín O’Higgins Re N°21, 1989.
- **Boletín estadístico Transporte Marítimo.**
Asociación de Aseguradores de Chile A.G., 1986-1996.
- **Tratado de Seguro Marítimo.**
Luis Hermida Higuera.
Editorial Vicente Riesco S.A., Madrid 1934.
- **“Seguro Privado”.**
Recopilación de disposiciones legales, reglamentarias y administrativas.
Juan José Vivar Rojas.
Biblioteca Universidad de Santiago.
- **“Legislación comparada de Seguros”.**
Federación Interamericana de empresas de Seguro (FIDES).

Escuela de Seguro A.G., Santiago.

- **Ley del I.V.A. Decreto Ley N° 825.**

Carlos A. González.

Ediciones Publiley, 1993.

- **Cartilla Técnica “Corrección Monetaria”.**

Universidad de Santiago.

- **Contabilidad Superior.**

Enrique Fowler Newton, Contador Público.

- **Ley de la Renta, Decreto Ley N° 824.**

Ediciones Publiley, 1990.

- **Ley N° 18.680, pág. 269-289.**

Biblioteca Severín, Valparaíso.

- **“Derecho Marítimo Chileno”, pág. 34.**

Jaime Carballo Soto.

Ediciones Jurídicas La Ley, Santiago 1994.

Biblioteca Universidad Marítima de Viña del Mar.

- **Memoria “El Seguro de ganancia”.**

José Camus Foncea.

- **Memoria “Algunos Seguros especiales”.**

Cecilia Montoya y Bernardo Araya.

- **“El Seguro”.**
Sergio Baeza Pinto. Edición actualizada por Juan Achurra Larraín.
Editorial Jurídica de Chile.
- **“El Seguro de Transporte Marítimo”.**
Boletín informativo, Compañía de Seguros Cruz del Sur S.A.
- **“Seguro Marítimo”.**
Jorge Echeverría S., Capitán de Alta Mar, M.M.N.
- **Programa Bi-Nacional Latinoamericano, Post –Título “Master en Comercio Internacional (M.C.I.)”.**
Facultad de Ciencias Empresariales “Marcelino Champagnat” y Facultad Iberoamericana de Comercio Internacional (FICIT).
- **“El Seguro de Transporte de las Exportaciones”.**
Denis Chevalier, pág. 3-9.
- **“Nociones Elementales del Seguro del Transporte Marítimo”.**
Compañía de Seguros Cruz del Sur.
- **“Auditoría: El examen de los estados financieros”.**
Robert Grinaker.
- **“Contabilidad”.**
Charles T. Horngren & Harrison.