

BREVES CONSIDERACIONES SOBRE LA VIGENTE NORMATIVA VENEZOLANA PARA LOS SEGUROS MARÍTIMOS.*

PROF. ALBERTO BAUMEISTER TOLEDO

* Material de apoyo para la Conferencia dictada en el marco del V Congreso Portuario Internacional. I Jornadas de Derecho sobre Seguros Marítimos y Portuarios. Caracas 21 y 22 de octubre 2010. en Caracas y publicado en el *Boletín de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales* N° 149 - julio-diciembre 2010 pp. 531-543.

RESUMEN

Se hace un breve recorrido sobre la vigente normativa de los Seguros Marítimos a los cuales se da un tratamiento especial y separado en la Legislación vigente venezolana, frente a las demás normas sobre Seguros y Reaseguros con lo cual se diferencian en algunos temas de los seguros ordinarios, sometidos a un régimen legal diferente. Se hace un examen particular de los riesgos asumidos en la aventura marítima así como se detallan los elementos esenciales de la modalidad contractual.

Por igual se aborda el tema de la clasificación más corriente de este tipo especial de seguros, haciendo hincapié de los que son tradicionales y encuentran apoyo en la legislación de vieja data en Venezuela (de Buques, Mercancías, de pasajeros y de responsabilidad civil).

Se examinan las principales diferencias en cuanto al elemento Póliza para seguros marítimos detallándose sus particularidades con las pólizas de los demás ramos de seguros patrimoniales y que dan lugar a un particular tratamiento de los mismos en materia de seguros marítimos.

1. GENERALIDADES

El Seguro marítimo tiene sus ancestros muy remotos y hasta inciertos. Se dice que ya lo conocían los longobardos, al igual que se lo manejaba entre los asociados a la Liga Anseática quienes conocían de sus bondades. Su desarrollo ha sido pausado pero continuo. Se afirma por parte de la doctrina que su antecedente es el “préstamo a la gruesa”.¹

La póliza de seguros marítimos más antigua conocida de Lloyds data de 1779, siendo la misma el origen de las que sucesivamente se han producido, con casi identidad en su condicionado por sucesivas copias, apenas con pequeños cambios, lo que explica en parte algunos

¹ VILLARROEL RODRÍGUEZ, Francisco, *Tratado de Derecho Marítimo*, Isbn 980-12-1146-6, Venezuela, 2006, 2a edición, Talleres Gráficos Magraphi, p. 677.

problemas graves de interpretación y aplicación de las pólizas por los errores y horrores de su antigüedad y pésimas traducciones sucesivas y aun así permanece siendo el modelo de póliza recomendada en su versión inglesa por el Instituto de suscriptores de Londres.

En Venezuela, la materia tuvo reconocimiento expreso normativo por primera vez en nuestro Código de Comercio de 1865, y así ha permanecido intacto por cuanto la última reforma de 1955 del citado Código, en nada estuvo referida al Seguro Marítimo.

Recientemente fue actualizada la regulación sobre seguros marítimos mediante normas insertadas en la reforma de la vigente Ley de Comercio Marítimo, más relativas estas al aspecto administrativo y comercial del comercio por mar que en las leyes propias de sector Seguros.²

La materia en Venezuela a esta fecha viene regulada en los artículos 374 al 457 de la Ley de Comercio Marítimo.³

La importancia y relevancia jurídico económica de este tipo de seguros se pone manifiesto en el especial respaldo que la ha prestado a la misma, a sus regulaciones y modalidades las Naciones Unidas, quien por vía de la UNCTAD⁴, ha producido novedosos y actualizados trabajos, resumidos en un informe de 1982 sobre lo que se había hecho y dejado de hacer en este campo y en beneficio del comercio internacional tal como lo observa Dante di Liberto.⁵

Advierte el citado autor, que en la práctica, a partir de 1982, la regulación de esta modalidad asegurativa se rige además por la costumbre internacional que impone los modelos de las cláusulas consagradas y

² Ley del Contrato de Seguros, Gaceta Oficial 5553 Extraordinaria del 12 de noviembre del 2001, regulada en Decreto Ley con previa habilitación al Ejecutivo Nacional y la Ley de Empresas de Seguros y Reaseguros, *Gaceta Oficial* Extraordinaria 37565 del 7 de noviembre de 2002, con la observación que habiendo sido impugnadas ambas normativas, el Tribunal Supremo de Justicia declaró la inconstitucionalidad de la última citada Ley por vía de suspensión cautelar, pero sin haberse pronunciado en el fondo sobre sendas peticiones de nulidad, sin que hasta la fecha haya salido sentencia definitiva. Adicionalmente cabe destacar que ahora quedó sin efecto la impugnación en razón de que se promulgó la Ley de la Actividad Aseguradora, *Gaceta Oficial* 39481 de 5 de agosto del 2010.

³ *Gaceta Oficial* 38351 del 05-01-06.- en lo sucesivo "LCM".

⁴ United Nations Conference on Trade and Development.

⁵ DI LIBERTO, Dante, *Manual de Seguros de Transporte Marítimo*, 3a Edic. 1998, Graf Nas-car, Perú 21 ss.

diseñadas por el London Institute Underwriters para Carga y Cascos y observándose a nivel de Derecho Comparado, que las regulaciones nacionales optan por dejar una gran amplitud a la voluntad de las partes en lo que respecta a la escogencia del régimen que regulará las relaciones de estos tipos de seguros, admitiéndose que las mismas partes puedan escoger como integrar dichos contratos y con cuales modalidades, reputándose que el más utilizado es el modelo inglés siendo este de hecho el que constituye el prototipo de régimen jurídico aplicable.

2. CONCEPTO DE SEGURO MARÍTIMO

Según el Art 375 de la LCM, debe entenderse por tal aquel contrato en el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado mediante el pago de una prima, en la forma y medida convenida en la póliza, contra las pérdidas marítimas, entendiéndose por estas las pérdidas ocurridas a la expedición marítima, extendiéndose por sus términos o por uso de comercio a cubrir las pérdidas sufridas en aguas interiores, o durante las operaciones terrestres que fueren accesorias.

Cuando el viaje comprenda la modalidad multimodal o trayectos combinados por agua, tierra o aire, se aplica, salvo pacto en contrario las normas del seguro marítimo.

De acuerdo a la citada normativa nacional, el seguro marítimo debe entenderse regulado por las disposiciones de la ley especial y en lo no previsto, por otras normas contempladas en la ley.⁶

Lo dicho significa, que en todo lo no previsto por la LCM estará regulado por lo dispuesto en las demás leyes de nuestro ordenamiento, particularmente lo dispuesto en la Ley del contrato de seguros y la Ley de la Actividad Aseguradora, y en otras leyes vigentes que pudieren tener relación con la materia, con la pertinente advertencia que no lo será conforme al Código de Comercio de 1955, como lo era antes, ahora derogado parcialmente de modo expreso, conforme lo prevenido en la Disposición Derogatoria Segunda de la mencionada LCM en cuanto atañe al Libro II sobre Comercio Marítimo, expresamente comprendido el Seguro Marítimo (Art. 806 al 888 CCo.) y artículos 1090 ordinales 3

⁶ Art. 374 de Ley de Comercio Marítimo (en lo adelante LCM).

y 4, aparte último del 1095, primer aparte del 1100, y los artículos 1116, 1117 y 1118.

Un primer problema que surge al iniciar el estudio de la referida ley es si el contrato de seguros marítimos resulta ser de naturaleza convencional o no convencional, en tanto que las estipulaciones normativas son diferentes a las contempladas en la Ley del contrato de seguro (en lo adelante LCS), que aparentemente no regula el seguro marítimo, como se ha visto y ser esta materia de una ley especial, si bien de fecha anterior que la del seguro privado.

La doctrina tradicional ubica al Seguro marítimo como una especie de los Seguros contra daños.⁷

En cuanto a los elementos de la definición, el mismo Brunetti⁸ señala como tales su condición de contrato de buena fe, la ausencia de formalidades en su nacimiento, su comercialidad, su aleatoriedad, la onerosidad, su bilateralidad y, el que resulte de ejecución continuada.⁹

3. LA PÓLIZA EN EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

Como se lo puede deducir del párrafo tercero del Art. 14 de la LCS y del párrafo segundo del Art. 382 de la LCM el asegurador está obligado a emitir la “póliza” que sería el documento probatorio por excelencia para demostrar la existencia del contrato de seguro marítimo.

El contenido de dicho instrumento y modalidades vienen a regularse por lo dispuesto en el Art. 16 de la LCS, norma esta que a su vez señala el contenido mínimo de dicho instrumento, con la observación que el Art. 404 de la LCM, establece otros requisitos mas que deben formar parte de la póliza del Contrato de Seguro Marítimo de Buques.

Los artículos 383 de la LCM y 19 de la LCS establecen las clases y modalidades de pólizas.

Aplican como cláusulas contractuales válidas, en adición a las específicas del instrumento póliza, la inclusión de las cláusulas que se presumen conocidas por las partes, bastando para ello la simple

⁷ Brunetti, Antonio, Derecho Marítimo Privado Italiano, Edic Bosch, España, tomo III 1951, p. 327 ss.

⁸ Opus cit, p. 333 ss.

⁹ Para profundizar véase Brunetti, opus cit., pa. 328 ss.

mención de la cláusula, como se la estila, y a falta de claridad se entiende se aplican en contra de quien hizo introducirlas.

Dando fe de la internacionalización propia del Seguro Marítimo se aceptan como válidas las palabras e instrucciones en idioma extranjero, las cuales se reputan aplicables o deben interpretarse según su acepción técnica o jurídica.¹⁰

EL CONTRATO es consensual y se entiende prestado con la aceptación de la propuesta, que puede ser demostrada por cualquiera de los documentos utilizados entre corredores, aseguradores y aseguradores en el mercado (Art. 3 82) y una vez perfeccionado, debe emitirse la póliza y hoja de cobertura.

Existen modalidades especiales cuando se trata de riesgos de viajes o en las pólizas de transporte, en cuyo caso valen observaciones y condiciones que se hagan en la carta de porte.

Para nosotros lo dicho comporta que el documento póliza no es *cid substantiam*, sino meramente como prueba documental, esto es *adprobationem*.

Reconociendo las peculiares características del comercio marítimo, se da reconocimiento expreso como cláusulas implícitas, a la simple enunciación de condiciones o cláusulas de uso común o que el uso local las supone conocidas, si dichas cláusulas han sido suministradas por el asegurador.

Una particular norma de interpretación y de integración del contrato, resulta ser la que dispone aplicable la presunción de que se debe regir la situación, haciéndolas soportar por quien las hizo insertar en la póliza, cuando no pudiere aplicarse la acepción técnica o jurídica de su contenido.¹¹

4. LAS DENOMINADAS PÓLIZAS FLOTANTES

Dicha modalidad viene contemplada en el Art. 387 de la LCM y se la define como aquella que describe el seguro y al bien asegurado en términos generales. Cualquier otra determinación de los mismos vendrá precisada a posteriori de su emisión mediante “endosos”.

¹⁰ Art. 386 LCM.

¹¹ In fine Art. 385 LCM.

Según el Art. 388 de la LCM, las declaraciones deben ser hechas en el orden de expedición o embarques, salvo estipulación en contrario y tales declaraciones deber contener clara descripción de los objetos, descripción y valor de los mismos, debiendo ser realizadas no obstante omisión o declaración o declaración errónea, en cualquier momento, inclusive luego del siniestro o llegada de la mercancía u otros bienes.

Coincidimos con Villarroel R.¹² destacando que esta modalidad de póliza parece solo aplicable al Seguro Marítimo de carga, ya que solo dos artículos adicionales se refieren a tal modalidad de póliza, los cuales se encuentran ubicados en la regulación que dicha ley hace de esa particular modalidad de seguros.

5. PRINCIPALES ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGUROS MARÍTIMOS

Los principales elementos del contrato de seguros marítimos, como en materia de seguros ordinarios, son indudablemente los conceptos de riesgo, interés asegurable, existencia del contrato y pago de la prima.

Cabe iniciar este comentario señalando que en seguro marítimo no se cuestiona el carácter eminentemente indemnizatorio de dicha modalidad de seguro y en ello debe hacerse especial énfasis, en tanto que la Aventura Marítima, a la cual viene vinculado el seguro marítimo en cualquiera de sus clases tiene mucho de juego o apuesta y por ello también se explican ciertos caracteres propios del interés asegurable en tal modalidad de contratos. La regulación normativa de dicho principio deviene hoy de la regulación contenida en el Art. 58 de la LCS.

6. EL REASEGURO DEL SEGURO MARÍTIMO

Es un contrato especial que viene a constituirse en un elemento técnico del seguro, en tanto es obvia e imperiosa su necesidad para la dispersión y difusión de los riesgos que se asumen. Curiosamente Brunetti, adelantado a la solución técnica de hoy sobre la naturaleza de estos contratos, ya advierte que es una enojosa disputa, el reseñarlos

¹²Opus cit. p. 683.

como una especie de los contratos de seguros y cita a favor de su posición jurisprudencia de la Suprema Corte Argentina 8-04-1926 donde se señala ser más conveniente reputarlo como una especie de contrato mixto calificado por el objetivo de la prestación.¹³

7. MODALIDADES ELEMENTALES DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS

Según el propio texto normativo, tienen regulación expresa, los Seguros sobre Buques, contemplados en los artículos 403 al 414 LCM; los Seguros sobre Mercancías, incluyendo el de lucro esperado sobre la ganancia, regulados en los artículos 415 al 424 y 430 LCM, y los denominados “otros seguros”, que comprende entre otros, los Seguros sobre flete (Art.425 a 428 LCM), Seguros del precio del pasaje en transporte marítimo de personas(Art. 429 LCM), el de responsabilidad por daños causados a terceros derivados del abordaje (Art 432 LCM).

Para profundizar al respecto sobre tales variedades del seguro, y dado que por razones de extensión excedería el propósito de este trabajo si se hiciera un análisis más detallado, sugerimos revisar este tema a la luz de las obras clásicas, tales como Dante de Liberto, Brunetti, Lord Chorley y OC. Giles, entre otros.¹⁴

8. OBJETO DEL SEGURO

No está referido exclusivamente ni aun en sus orígenes al objeto mismo del Derecho Marítimo de mayor trascendencia, cual es la Nave, sino más bien a la Aventura Marítima, y en su versión actual se extiende a todo el trayecto de la carga aun en aguas interiores e inclusive se lo entiende aplicable a la aventura de transporte de mercancía en tierra o aire si aplica para la clase de Seguro **MULTIMODAL** y no se establezca lo contrario.¹⁵

¹³ Opus cit. p. 348, tomo III.

¹⁴ Di Liberto, Dante, Manual de Seguros, 1998 y Manual de Seguros de Cascos marítimos, 1996, Edit. Maesan y Talleres Gráficos, Perú; Lord Chorley & O.C. Giles, Derecho Marítimo, Bosch, 1962, España y Brunetti, Antonio Opus cit, tomo III, 1951.

¹⁵ Art. 375 LCM.

9. INTERÉS ASEGURABLE

El Art. 376 de la LCM enumera 9 categorías de eventuales clases de interés asegurable como riesgos propios de la navegación, partiendo precisamente del objeto del Derecho Marítimo, esto es la nave y todo lo vinculado a su construcción, pasando por vituallas, provisiones, equipaje, flete, averías, lucro de la expedición, riesgos del asegurado, salario del capitán y de la tripulación, declarándose expresamente asegurables los intereses parciales que pudieren existir sobre los principales determinados en el Art. 376.¹⁶

Como nota particular sobre el interés en seguros marítimos, cabe señalar que el mismo debe existir al momento de la pérdida del bien asegurado, si bien no al tiempo de celebrarse el contrato pero nunca después de conocido el acaecimiento del siniestro.

Esto da pie al reconocimiento de la institución del riesgo putativo, conforme al cual resulta válido el seguro marítimo, aun después de haberse producido el siniestro, si ello era desconocido por el asegurado

También se acepta la existencia del seguro, por el solo interés en la aventura o expedición marítima, siempre que exista relación legal o tenencia de bienes expuestos a la expedición y que como consecuencia de dicha relación deba soportar pérdida derivada de la buena y oportuna llegada o lo ataña la responsabilidad con respecto a los bienes confiados a la aventura.¹⁷

A mayor abundamiento el propio legislador especial, de manera enunciativa específica a quienes debe reputarse titulares de interés asegurable, así, entre otros se mencionan al propietario del buque, de la mercadería o del flete, el capitán o los miembros de la tripulación en relación a sus salarios, de quien adelanta el importe del flete, el deudor hipotecario por el monto del crédito, el acreedor hipotecario por la suma adeudada y garantizada con la hipoteca; al asegurador bajo contrato de seguro en virtud del riesgo asumido y salvo pacto en contrario, e inclusive se admite que el acreedor hipotecario, el consignatario o cualquier otro interesado puedan asegurar por cuenta de terceros interesados.¹⁸

¹⁶ Art. 377 LCM.

¹⁷ Art. 378 LCM.

¹⁸ Art.379 LCM.

10. OBLIGACIONES PROPIAS DE LAS PARTES

Las del tomador, asegurado o beneficiario: En general para toda modalidad de contrato de seguros, vienen contempladas en nuestra legislación en el Art. 20 de la LCS, y resumidamente consisten en:

1. La obligación de llenar y declarar los formularios sin omisión alguna y con sinceridad, todas las condiciones y circunstancias necesarias para identificar los bienes y personas aseguradas, y poder apreciar la extensión de los riesgos.

Es obligatorio para el tomador o asegurado suministrar al asegurador la declaración de todas las circunstancias que puedan influir en la determinación de la prima o de la aceptación del riesgo, al momento de la celebración del contrato, presumiéndose informado el asegurador, salvo prueba en contrario, de todas las circunstancias que en el curso ordinario de los negocios debían ser conocidas por el asegurado, y cuya omisión o silencio pueden dar lugar a la nulidad.¹⁹

2. Pagar la prima en la forma y términos convenidos.
3. Emplear el cuidado de un buen padre de familia para prevenir los siniestros.
4. Tomar todas las medidas necesarias para salvar o recobrar las cosas aseguradas o para conservar sus restos.
5. Hacer saber a la empresa de seguros y en el plazo establecido en la LCS, después de recibir la noticia del siniestro o cualquier otro incidente, el acaecimiento de los mismos.
6. Declarar al tiempo de exigir el pago del siniestro los contratos de seguros que cubren el mismo riesgo.
7. Probar la ocurrencia del siniestro
8. Realizar todas las acciones necesarias para garantizar al asegurador el ejercicio del derecho de subrogación.

Adicionalmente bajo las modalidades de seguros marítimos de responsabilidad, el Art. 431 LCM obliga al tomador a:

1. Imponer al asegurador de cualquier reclamo de que sea objeto y que pueda comprometer la responsabilidad de éste.
2. Adoptar todas las medidas de defensa que fueren procedentes.

¹⁹ Art. 380 LCM, salvo las exclusiones contempladas por el Art. 381 eiusdem.

11. LA PRIMA

Al igual que para el resto de los seguros, en cuanto al concepto de prima, la materia viene regulada en el Art 24 de la LCS, y la consecuencia del no pago de la misma, según el Art 27 eiusdem será la de resolver el contrato o exigir por cualquier vía su cancelación con fundamento a lo previsto en la póliza.

12. SOBRE SEGURO Y CO-ASEGURO

El sobre-seguro tiene tratamiento especial en el Art.397 LCM similar al del seguro ordinario, pero el asegurado salvo estipulación especial puede reclamar de los obligados a pagar la indemnización per saltum. El coaseguro tiene regulación expresa en el Art. 398 de la LCM y responden los Co-Aseguradores proporcionalmente, sin que exista solidaridad.

13. RIESGOS CUBIERTOS

La materia viene regulada por el Art. 46 de la LCS, y adicionalmente por lo prevenido en el Art.392 y 394 LCM, el primero de los cuales especifica los riesgos propios del seguro marítimo y que materialmente transcribe la descripción de los llamados “riesgos de mar” que contemplaba el Art 816 del Código de Comercio, siguiendo la tradición del Derecho comparado, y entre los cuales caben destacar los de Piratería (ahora insólitamente repitiéndose en Venezuela y en el Mundo Oriental), saqueros, tempestades abordaje, echazón, entre otros. En la segunda norma referida, donde se contempla fijación de contribuciones a gastos, los llamados sacrificios del bien, entre otros.

Advierte Villarroel, que la materia viene contemplada igualmente en la Ley Inglesa de Seguro Marítimo (1906) en términos mas o menos similares al nacional²⁰ y destaca igualmente la especial preferencia que se da a la convención de las partes, en cuanto a determinación particular de los riesgos cubiertos (riesgos cubiertos convencionalmente) observando nosotros, que son específicos en adición por la modalidad del contrato, los contemplados habitualmente para los seguros de Buques,

²⁰ Opus cit. p. 700.

según el modelo de cláusula del Instituto de Aseguradores de Londres,²¹ los del Seguro de Mercancías en las cláusulas tipo del mismo citado Instituto.²²

14. RIESGOS EXCLUIDOS

En esta materia tradicionalmente se distingue entre las exclusiones generales en el Seguro Marítimo, contempladas dichas excepciones en el Art. 392 de la **LCM**, salvo pacto en contrario y de las llamadas causas específicas de exclusión según la modalidad del Seguro, tales como en caso de Seguros de Buque, donde aplican las disposiciones del 413 **LCM**, que contempla igualmente convención en contrario y modalidades propias del Buque y naves, la de los Seguros de Mercancías donde privan las exclusiones contempladas en la cláusula Modelo del Instituto de Londres.²³

15. DURACIÓN DEL RIESGO

Las particularidades que en este tema presenta el Seguro de Buques y Mercancías, nos obligan a llamar la atención sobre la modalidad de la duración del tiempo en que se asumen los riesgos contemplados en los artículos 408 y 414 de la **LCM** que hace diferencias en razón del tiempo de descargas, el fondo en el lugar de destino y vencimiento de coberturas durante la travesía, diferenciando a su vez si se trata de Buques por viajes a su vez clasificados en lastre y Buques por Tiempo.

Por igual tienen regulación especial los supuestos de Seguros de Mercancías, según sean seguros antes de cargar la nave o después de ello Art. 415 **LCM**.

16. INDEMNIZACIÓN

Es un elemento de especial importancia en el seguro marítimo o los ordinarios y debe considerarse definido en el Art. 38 de la **LCS** como la consecuencia patrimonial negativa que debe soportar el asegu-

²¹ Opus cit. p. 700.

²² Opus cit. p. 702.

²³ Para profundizar véase VILLARROEL, o.c. p. 706 ss.

rador por la producción del siniestro, determinado en la póliza y en un todo conforme lo dispone el Art 41 de la LCS y 450 LCM.

Especiales regulaciones suponen los casos del Derecho de los asegurados por el contrato de seguro marítimo en los supuesto de los llamados Pagos Provisorios, Pronto pago por vía Judicial, todos los cuales contemplan procesos o incidencias judiciales específicas, pero que nos abstenemos ahora en un breve recorrido que se hace de los principios generales del Seguro Marítimo y por cuanto hacerlo implica extender estas consideraciones en casi las mismas proporciones que las necesarias para analizar dichos temas.²⁴

17. EN CUANTO A NORMAS SOBRE EL SINIESTRO

Se presume que el siniestro ocurre por causa no imputable al asegurado salvo prueba en contrario (393 LCM).

18. ADVERTENCIA FINAL

Debido a que por igual excedería los propósitos de estas “breves” consideraciones sobre la vigente regulación de los Seguros Marítimos lo relacionado a las particularidades propias de algunas de las modalidades de este tipo de seguros no entraremos tampoco al análisis del tema específico de los seguros Marítimos para Buques, ni los de Mercancías, ni los de responsabilidad, etc.

Recomendamos a quienes tengan interés en profundizar la materia, analizar estos tópicos particulares de esa clase de seguros en cualquier obra clásica de seguros marítimos.²⁵

Esperamos con las consideraciones hechas, dejar brevemente analizadas las características de la nueva regulación normativa de esta importante rama del Derecho de Seguros.

²⁴ En todo caso para mayor referencia sobre la materia, véase VILLARROEL, o.c. p. 709.

²⁵ VILLARROEL, OC., BRUNETTI, O.C., DI LIBERTO, O.C., ETC.