

COVID-19 Y SEGURO MARÍTIMO: IMPACTO Y PERSPECTIVAS DE FUTURO

**Martín Prieto Sulleiro
GOÑI & CO. Abogados**



INTRODUCCIÓN

1. La crisis del COVID-19 ha generado un escenario sin precedentes a nivel global.
2. Impacto significativo en el comercio internacional y la industria naviera, portuaria, náutica de recreo, etc.
3. El mercado asegurador, como pieza indispensable en el ámbito marítimo, se encuentra directamente afectado.
4. El grado de afectación resulta diverso, dependiendo de las coberturas contratadas y las circunstancias concretas del siniestro.
5. Las consecuencias no se limitan a los vínculos actuales entre asegurador y asegurado y generarán una serie de cambios sustanciales en el mercado, su modelo de contratación y las relaciones entre las partes intervinientes.

SEGURO MARÍTIMO: CARACTERÍSTICAS

1. Objeto: todos aquellos intereses expuestos a los riesgos de la navegación marítima.
2. Rige el principio de la “universalidad del riesgo”: se encuentran cubiertos todos los riesgos de la navegación, salvo aquellos específicamente excluidos por vía legal o pacto entre las partes.
3. Se considera un “contrato entre iguales”: equiparable posición de fuerza de ambas partes contratantes.

MARCO NORMATIVO

1. El marco normativo será el que determine la ley nacional aplicable al contrato de seguro.
2. En España, el seguro marítimo se rige por la Ley de Navegación Marítima (LNM), salvo el seguro obligatorio de las embarcaciones de recreo, que se rige por la Ley del Contrato de Seguro.
3. En el régimen de la LNM prima la libertad de pactos (salvo excepciones) y, como en otros ordenamientos modernos, sigue los modelos anglosajones (Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres), como referencia.
4. Importancia de la delimitación del riesgo establecida en la póliza de seguro.
5. El artículo 409 de la LNM enumera los siguientes intereses asegurables: el buque (H&M), el flete, el cargamento, la responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación (P&I) y *“cualesquiera otros intereses patrimoniales legítimos expuestos a los riesgos de la navegación marítima”*.

SEGURO DE CASCO Y MÁQUINA

- 1. Seguro destinado a cubrir los daños patrimoniales que sufra el buque y sus pertenencias con ocasión de la navegación marítima.**
- 2. Riesgos:**
 - a. Ordinarios de la navegación (abordaje, avería, naufragio, etc.)
 - b. Incendio
 - c. Piratería
 - d. Reparaciones
 - e. Pérdida de beneficios (no se trata de un riesgo que comparta las características del seguro de casco y máquina, pero habitualmente se suele incluir en el clausulado de este tipo de pólizas)

SEGURO DE CASCO Y MÁQUINA

3. Impacto COVID-19:

- a. Muy improbable que genere daños directos al buque cubiertos por póliza.
- b. Horizonte futuro más difícil de calibrar: la inmovilización de los buques puede generar daños a largo plazo, circunstancia que puede entrar en conflicto con la falta de mantenimiento, habitualmente excluida en este tipo de pólizas
- c. Importancia de mantener la navegabilidad del buque, lo que incluye contar en todo momento con la tripulación mínima y tener vigentes todos los certificados del buque, que pueden caducar durante la crisis, siendo necesaria su renovación: habitualmente condición *sine qua non* para que los seguros continúen en vigor o, al menos, indispensable que el asegurado haya actuado diligentemente en relación con dichas gestiones.
- d. Cobertura de pérdida de flete (“loss of hire”): sí que podría activarse, conforme a las circunstancias actuales, si el buque resulta inmovilizado o paralizado debido a las prohibiciones o restricciones de los puertos. Necesario atender al caso concreto.
- e. Descenso de actividad en los astilleros como catalizador de un incremento general de los costes y un aumento del período de reparación: incremento del importe de las indemnizaciones y necesario reflejo en las pólizas de casco y máquina.

COBERTURA DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P&I)

1. Tiene por objeto cubrir la responsabilidad frente a terceros del armador del buque, así como otros gastos de diversa índole.

1. **Daños personales** (tanto de la tripulación, como de los pasajeros y los conocidos como “supernumerarios” –familiares de la tripulación, peritos, abogados, prácticos, etc.)
 - a. Muerte
 - b. Lesiones
 - c. Enfermedades
 - d. Repatriaciones
 - e. Desvíos

COBERTURA DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P&I)

3. Daños materiales:

- a. Daños o pérdida de la mercancía
- b. Demoras
- c. Extravíos
- d. Abordaje
- e. Polución

4. Otros:

- a. Sue & Labor
- b. FD&D
- c. Multas

COBERTURA DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P&I)

5. Impacto COVID-19:

- a. Alto. Los clubes cubren habitualmente los gastos de cuarentena, multas y sanciones, repatriaciones, reclamaciones por fallecimiento o enfermedad de la tripulación, costes de desvío, etc.
- b. La crisis del COVID-19 es una contingencia similar, por naturaleza, a las que habitualmente hacen frente este tipo de coberturas y por tanto dichos gastos seguirán estando cubiertos.
- c. La cobertura podría extenderse incluso a aquellos gastos no especificados en póliza, de conformidad con la cobertura discrecional y siempre de acuerdo con lo establecido por el Comité de Miembros.

COBERTURA DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P&I)

5. Impacto COVID-19:

- d. Las reclamaciones recibidas por daños a la mercancía no estarán cubiertas siempre que se entienda que el armador no es legalmente responsable, dado que resulta requisito indispensable para que se active la póliza. Las circunstancias del caso concreto y las posibilidades de alegar la “*fuera mayor*”, determinantes en este tipo de supuestos.
- e. Incremento sensible de las reclamaciones recibidas por los Clubes de P&I por parte de tripulación y pasajeros, combinado con la paralización del sector: posible detonante de movimientos de entrada y salida en los Clubes, conforme a las expectativas financieras y la situación económica de los Miembros.

SEGURO DE DAÑOS A LA MERCANCÍA

- 1. Tiene por objeto cubrir las pérdidas o daños sufridos por la mercancía transportada.**
- 2. Riesgos:**
 - a. Daños a la mercancía
 - b. Extravío
 - c. Retrasos
 - d. Paralizaciones
 - e. Pérdidas de mercado

SEGURO DE DAÑOS A LA MERCANCÍA

3. Impacto COVID-19:

- a. Las pérdidas, gastos, o consecuencias pecuniarias que pueda generar el coronavirus en relación con las mercancías transportadas son habitualmente de índole temporal, relacionadas con retrasos, paralizaciones, pérdidas de mercado, etc.
- b. Sin embargo, las pólizas habitualmente requieren de un daño físico o pérdida de la mercancía para proceder a la indemnización, al incorporar las condiciones ICC(A), que excluyen reclamaciones por demoras, retrasos o insolvencia.
- c. Necesario analizar caso por caso en aquellos supuestos en los que se transporten productos perecederos/bajo temperatura controlada o cuando se determine que la mercancías resulta ilocalizable.

SEGURO DE DAÑOS A LA MERCANCÍA

3. Impacto COVID-19:

- d. Clausula de tránsito (ICC A): determina el ámbito temporal de la cobertura. Habitualmente cuando llega al lugar de destino convenido, pero también 60 días desde que la mercancía sea descargada en el Puerto final de descarga –la que primero ocurra-. Especifica igualmente que el seguro se mantendrá si se produce cualquier desvío, descarga forzosa, transbordo, etc. ajeno al asegurado. **A partir de 60 días desde la descarga en el puerto final, la mercancía queda sin cobertura, salvo que se extienda por pacto entre las partes.**
- e. Clausula de terminación del contrato de transporte: si el contrato de transporte termina en un lugar distinto al inicialmente previsto por circunstancia ajenas al asegurado, también lo hará la cobertura, salvo que se comunique inmediatamente al asegurador, sujeto a un incremento de la prima por este último, si así lo considerase.
- f. Clausula de cambio de viaje: posibilidad del asegurado de modificar el lugar de destino convenido una vez se ha iniciado el periodo de cobertura, sujeto a pronta notificación al asegurador y a una variación en las condiciones/prima convenidas inicialmente, en su caso.
- g. Clausula de gastos de reenvío: reintegro por parte del asegurador de los gastos de descarga, almacenaje y reenvío de la mercancía consecuencia de la terminación del viaje asegurado en puerto o lugar distinto al convenido, por circunstancias ajenas al asegurado, y siempre que deriven de un riesgo cubierto.

CONSECUENCIAS GENERALES EN EL MERCADO

1. Posible conflicto entre asegurador y asegurado en la determinación de los siniestros cubiertos por póliza.
2. Disputas entre asegurador subrogado y responsable de los daños. Alegación de “fuerza mayor” como principal riesgo para el recobro.
3. Inclusión de nuevas cláusulas en las pólizas que se adecúen a la nueva realidad existente (cláusulas LM5391 y LM5392 de la LMA) o coberturas alternativas para cubrir el retraso.
4. Crisis económica derivada de la crisis sanitaria: riesgo de impago de primas, posible reducción de nuevas coberturas o revisión de las ya existentes.
5. Cambio en la tendencia del mercado reasegurador: de la no exclusión de las reclamaciones por “*enfermedad contagiosa*” a no asegurar las pandemias, dado su alcance y naturaleza sistémica.

CONCLUSIONES

1. Impacto del COVID-19 en las pólizas actualmente vigentes: relativo. Más acentuado en el caso de las coberturas de protección e indemnización, mínimo para las de casco y máquina y moderado para los daños a la mercancía transportada.
2. COVID-19 como precedente: necesidad de adecuar el clausulado de las pólizas a una nueva realidad.
3. COVID-19 como detonante de crisis económica: cambios en la contratación, estructura de costes y relaciones entre asegurador y asegurado.