

N. 42306
R. 40882

CEGERS 91

Madrid, 4-5 de Marzo de 1991

Modelos Clásicos:
Pérdida de beneficios por riesgos de transporte
(marítimo, aéreo y terrestre).
Raúl González Hevia.
Abogado. MUSINI, Subdirector.

PERDIDA DE BENEFICIOS Y SEGUROS DE TRANSPORTES

Los seguros de daños físicos cubren los costes de reposición o reparación de los objetos destruidos o dañados por un riesgo asegurable en las pólizas de incendios, avería de maquinaria, transportes, etc.

En una empresa los bienes, u objetos, son adquiridos o arrendados según las necesidades derivadas de su actividad para la que son UTILES. Por ello la privación del uso de estos a causa de daños, afecta durante el plazo de tiempo que se tarda en repararlos a la actividad de la empresa e implica un perjuicio financiero que el seguro de perdidas de explotación trata de paliar y compensar.

En el contexto económico actual dicho perjuicio financiero puede reducir los beneficios de una empresa cualquiera e, incluso, puede poner a esta en números rojos y llegar a que resulte inviable. De ello resulta que la suscripción de una póliza de seguro de perdidas de explotación que complemente las de daños físicos sea aconsejable para el desarrollo de cualquier empresa, en cuanto:

- interesa a todos los empresarios(pequeños o grandes)



- juega un papel económico y social al permitir desarrollar en medio de circunstancias adversas los ingresos de cada empresa, su continuidad y sus puestos de trabajo.

La actividad empresarial se enfrenta a un triple reto en los riesgos e intereses industriales:

- desarrollo cuantitativo, caracterizado por una acumulación de valores con concentraciones considerables de bienes y equipos cuya PARALIZACION altera, fácilmente, los ritmos de producción.
- desarrollo geográfico, derivado del comercio internacional
- desarrollo tecnológico, con las consecuencias derivadas de la introducción de nuevos productos en los mercados, que implica nuevos riesgos debido a la necesidad de asumir compromisos contractuales en materia de plazos de ejecución, a las transferencias a proveedores de los riesgos de los productos que los los industriales transforman (de tal modo que un solo fallo puede provocar múltiples daños directos e INDIRECTOS, PERDIDAS DE EXPLOTACION, PERDIDAS DE BENEFICIOS, INTERRUPCIONES DE NEGOCIOS o PERDIDAS DE ALQUILERES o ARRIENDO, que sumados unos a otros, en un lapso de tiempo corto, pueden dar lugar a un siniestro catastrófico).



El empresario y, lógicamente, su gerente de riesgos lo mismo que sus aseguradores, hoy en día, se enfrentan con procesos de concepción y fabricación de productos complejos, con multiplicidad de riesgos de error humano, de fallos mecánicos y estructuras de producción interdependientes unas de otras, a nivel nacional e internacional, cuyas consecuencias se manifiestan:

- a nivel de DAÑOS DIRECTOS a los bienes
- en el valor absoluto de las PERDIDAS DE EXPLOTACION

Estas ultimas están íntimamente vinculadas a la interdependencia de los sectores productivos que llega, en la actualidad a crear verdaderos TAPONES que paralizan la actividad, total o parcialmente, aun cuando los daños directos no revistan gran importancia en comparación con las perdidas consecuenciales. Huelgas, ordenadores de proceso, etc., vienen fácilmente a nuestras mentes para ilustrar tales TAPONES sin salirnos de nuestro entorno.

En los seguros de transporte, históricamente, la noción de LUCRUM CESSANS comienza a abrirse camino con la reforma de los artículos 347 y 334 del Código francés de comercio, en 1885, al introducir en los seguros marítimos, la idea de que EL BENEFICIO ESPERADO, EL BENEFICIO MARITIMO Y CUALESQUIERA OTRAS COSAS ESTIMABLES EN DINERO eran susceptibles de ser aseguradas, superando la limitación



inicial de estas al DAMNUM EMERGENS. Pero hasta 1957, con la crisis de Suez, no se generaliza la suscripción de pólizas de seguro de LOSS OF HIRE por parte de los armadores.

El seguro de LOSS OF HIRE (o PERDIDA DE ALQUILER o ARRIENDO como suele denominarse en castellano), cubre el lucro cesante que se deriva de la paralización de un buque - que queda FUERA DE ARRIENDO (OFF HIRE) - a consecuencia de cualquiera de las eventualidades previstas en póliza, para el propietario del mismo.

La indemnización por día de paralización se establece de antemano y los aseguradores quedan obligados a satisfacerla siempre que el buque quede OFF HIRE a consecuencia de averías particulares (no gruesas o comunes) cubiertas en virtud de una póliza de cascos, siempre que no constituyan pérdidas totales reales o presuntas y excedan de los días de carencia, que en concepto de deducibles, van a cargo del armador.

Así, por ejemplo, si la póliza prevé 30 días de carencia y el buque queda fuera de servicio 70 días, la indemnización se fija del modo siguiente:

70 días fuera de servicio

30 " deducibles

40 días

que si la póliza se estipulara a razón de US\$ 10.000,- por día, darían lugar a una indemnización de US\$ 400.000,-

En los primeros momentos los seguros de pérdida de arriendo fueron concertados sobre todo por los armadores de petroleros y bulkcarriers, después, se generalizaron a los buques de pasaje, a los ferries, los ro-ros, los supply y los pesqueros y, mas adelante, se han ido suscribiendo, asimismo, para plataformas petrolíferas. Así la noruega "AKER H-3", de tipo catamaran y forma de buque, y otras de tipo "jack-up", que descansan sobre los fondos marinos durante su actividad, y cuyas coberturas van poniendo de manifiesto, como señalábamos, antes, como complicados procesos de producción y sus daños indirectos pueden ser objeto de formulas asegurativas adecuadas. Los valores de la producción diaria de algunas de ellas son enormes y las perdidas en caso de interrupción elevadísimas, por lo que, con frecuencia, es difícil lograr completar la capacidad adecuada para su garantía en mercados de seguro solventes.

Los propietarios de buques y artefactos no son los únicos que precisan seguros de pérdida de arriendo. Los fletadores o, mejor, arrendatarios, en TIME CHARTER con contratos a largo termino, también cuentan con intereses asegurables, en cuanto habiendo calculado sus beneficios, desde el principio, para todo el periodo, pueden sufrir perdidas si queda fuera de servicio el buque, objeto del contrato. En relación con estas coberturas no debe olvidarse

que por FLETE ha de entenderse la remuneración a un porteador por el transporte de mercancías (que, a efectos de seguro, también puede comprender el beneficio que se deriva para el propietario de un buque de transportar sus propias mercancías). No incluye, salvo pacto en contrario, el dinero percibido por transportar mercancía sobre cubierta, ni animales vivos.

Si el FLETE se paga por adelantado y se considera devengado a todo evento, el propietario de la mercancía cuenta, lógicamente, con un interés asegurable que, en la práctica, pasa a integrarse con el valor de la mercancía y suele asegurarse con ella.

Si es pagadero en destino, el interés asegurable recae sobre el propietario del buque, que puede cubrir el flete anticipado sobre la base del flete real en riesgo o de forma que la POLIZA suscrita haga PRUEBA DEL INTERES (POLICY PROOF OF INTEREST o P.P.I.) mediante:

- póliza para caso de pérdida total o presunta, y,
- póliza para cubrir la PERDIDA DE ARRIENDO

En cuanto a PLATAFORMAS DE PERFORACION se refiere, sus propietarios tampoco son los únicos interesados en asegurar la pérdida de alquiler, puesto que muchos contratos prevén que se abone, precisamente, a los propietarios, durante determinado plazo de tiempo, parte del alquiler por día,

cuando la plataforma de perforación quede fuera de servicio, a consecuencia de un accidente. La compañía petrolífera tendrá, en dicho caso, que pagar por una plataforma fuera de servicio y también puede ser asegurada esta eventualidad.

Las actividades empresariales que dependen del suministro de materias primas, a bordo de buques determinados pueden quedar paralizadas, si estos sufren averías y quedan OFF HIRE; y, de nuevo, en este caso el seguro de pérdida de arriendo puede ser una solución adecuada. Si los buques arrendados en Time-Charter quedan off hire debido a un accidente, los agentes de fletamentos también dejan de percibir sus comisiones y, asimismo, estos pueden igualmente protegerse con un seguro adecuado a sus circunstancias.

Los BANCOS e INSTITUCIONES DE CREDITO que financian a los propietarios, contando con buques y plataformas como garantías, pueden evitar a sus clientes-deudores las dificultades derivadas de sus obligaciones, si la indemnización satisfecha por el seguro les permite cubrir las cantidades pendientes en concepto de intereses y principal.

Los propietarios y operadores de AERONAVES, a su vez, están expuestos a perder considerables cifras en caso de INMOVILIZACION de aeronaves para su reparación como consecuencia de un accidente.

Al objeto de asegurar la PERDIDA DE USO de las mismas se pueden suscribir pólizas elaboradas para garantizar el pago al asegurado de la cantidad que suponga para este el hecho de que se le niegue el uso de la aeronave como resultado de daños accidentales. Dicha cantidad es convenida por asegurados y aseguradores al estipular la póliza y se calcula por días, según las ganancias que se obtengan por la operación de la aeronave y sus costes de funcionamiento, hasta un límite máximo por aparato respecto de todo el periodo de vigencia del seguro.

La mayoría de estas pólizas están vinculadas a otras de cascos-aeronaves, previamente establecidas para los mismos aparatos, y especifican que los aseguradores solo responden de las PERDIDAS CONSECUCIONALES, derivadas de accidentes que den lugar a reclamaciones indemnizables bajo la póliza de cascos básica.

Lo mismo que en la modalidad marítima, en las redactadas respecto de PERDIDA DE USO DE AERONAVES, se excluye la responsabilidad de los aseguradores en caso de pérdida total, real o presunta; y se deducen, en todo caso, antes de pagar indemnización alguna, determinados días, como periodo de carencia, con cargo al asegurado.

En nuestro país las denominaciones mas tradicionales de estos seguros son las de PERDIDA DE BENEFICIOS y PERDIDA DE

EXPLOTACION, si bien la Ley de Contrato de Seguro, de 1980, introdujo el concepto de LUCRO CESANTE y reservo la noción de PERDIDA DE BENEFICIOS para lo que, antes de su publicación, denominábamos beneficio neto por contraposición a los gastos generales o fijos. Con frecuencia se mezclan en las pólizas estas denominaciones, referidas unas y otras a los seguros que cubren al asegurado la pérdida del rendimiento económico que hubiera podido alcanzarse de no haberse producido el siniestro descrito en las mismas. En el contexto del ramo de transportes por PERDIDA CONSECUCIONAL, suele entenderse la que es consecuencia de otra cuya causa directa y eficaz radica en un peligro o riesgo asegurado. Pero como leyes y costumbres, a veces separan, en la practica, la suscripción de los riesgos vinculados al transporte y a los medios en que este se realiza(marítimo y aéreo), de los demás es preciso analizar las coberturas y su alcance al referirse a las diversas modalidades de cobertura.

El cargador, en los seguros de mercancías, cuando no desea asegurar en concepto de BENEFICIO ESPERADO mas de un 10% lo hace a través de la propia póliza de mercancías. Si pretende sobrepasar dicho limite tiene que pactar expresamente con sus aseguradores un tanto alzado sobre el precio de coste en el puerto de expedición que, en las Ordenanzas de Bilbao, elaboradas entre 1520 y 1737, ascendía hasta el 25% aunque, con posterioridad, los textos de los códigos mercantiles lo situaran entre el 10% y el 15%.

La finalidad de estas coberturas reside en situar a la empresa donde hubiera estado de no haberse alterado su actividad normal por un riesgo asegurado, tanto en relación con medios de transporte como con objetos transportados, o con intereses relacionados con unos y otros, como la actividad de fabricantes y constructores de aeronaves, de buques o de vehículos espaciales.

Madrid, 1 de Marzo de 1991.