



Las *Institute of Cargo Clauses*: origen

ALBERTO MERINO PALOMAR

Actuario Colegiado nº 2.287

INTRODUCCIÓN

Resulta francamente difícil entender, hoy en día, el seguro de transporte por mercancías sin mencionar las ICC, las *Institute of Cargo Clauses*. La aplicación de estas cláusulas está vastamente extendida sobre todo en las operaciones de seguro de transporte transnacionales, como cláusulas que son de general conocimiento y extensa aplicación. Pero, ¿qué son y sobre todo, de dónde vienen las ICC?

Las ICC son tres cláusulas de cobertura de aplicación multinacional y origen inglés. Las cláusulas se clasifican de la A a la C, siendo la primera la de más amplia cobertura, prácticamente un todo riesgo, mientras que la tercera es la de menor cobertura, siempre referidas a las pérdidas o demoras en la entrega de mercancías, puesto que se trata de cláusulas de aplicación al seguro de transportes. Pero su vocación es universal en cuanto a los medios de transporte para los que son válidas: terrestre, marítimo y aéreo.

BREVE RESEÑA HISTÓRICA DEL ILU

Sin embargo, lo más desconocido de estas cláusulas es su origen. No su origen nacional, porque a las ICC también se las conoce como cláusulas inglesas, así que de su nacionalidad no vamos a dudar. La cuestión menos conocida es la de su paternidad. Hay quien ha atribuido el origen de las ICC al Lloyd's, y aunque tienen algún peculiar nexo en común, los padres son otros.

Los verdaderos progenitores de las ICC son los miembros del ILU, el Institute of London Underwriters. Una institución, como el Lloyd's, nacida al calor de un café de Londres, en este caso el Jamaica Wine Rooms o el Jerusalem Coffee House en lugar del café de Edward Lloyd. El ILU nació bien avanzado el siglo XIX, concretamente en 1884 como asociación representativa de un buen conjunto de aseguradores de Londres y con la vocación de ser, por un lado, un lobby con influencia en las instituciones de la época, y por otro, un lugar de encuentro para encontrar soluciones sectoriales a los

Las cláusulas de mayor utilidad en el transporte transnacional son sin duda alguna las cláusulas inglesas, las de mayor predicamento y uso en todo tipo de medios, mercancías, regiones del planeta, son fruto de muchos años de experiencia puesta al servicio del mundo asegurador y como tales, son el gran legado del ILU

problemas comunes en el mundo asegurador de la City decimonónica.

Desde sus inicios se mostró como una entidad diferenciada, independiente del Lloyd's, y esa esencia colaborativa y de búsqueda de soluciones comunes la mantuvo el ILU hasta el final. Y, por un lado, los suscriptores de Lloyd's eran miembros del ILU, y por otro lado, ambas corporaciones, ILU y Lloyd's, formaron diferentes *Committees* para discutir cuestiones aseguradoras diversas relacionadas con el seguro de transportes, como el *Technical and Clauses Committee* fundado en 1925.

Durante décadas, sin embargo, su papel dentro del mercado asegurador nacional e internacional fue relativamente discreto. No fue hasta el fin de la segunda guerra mundial, concretamente a partir de 1946, que su rol dentro del mundo asegurador empezó a cobrar importancia destacada.

Tras varias décadas en las que el ILU acabó consolidando las ICC, cuya aplicación es prácticamente universal, a finales de 1998 esta entidad se fusionó con el LIRM (*London Insurance and Reinsurance Market Association*), dando lugar el 1 de enero de 1999 a la IUA (*International Underwriting Association of London*) de la que forman parte los que fueran miembros del ILU hasta su extinción.

LA LABOR DEL ILU Y LAS ICC

La ingente labor del ILU, a través de diversos *Committees* creados para analizar temas concretos, cristalizó entre otros en las primeras cláusulas de transportes de mercancías, publicadas en 1912: las LAP y CA.

El siguiente hito de interés tuvo lugar medio siglo después, en 1963, cuando el ILU publicó las cláusulas "Todo riesgo salvo exclusiones", que completaban la

terna de cláusulas que más adelante serían conocidas como ICC.

En 1982, el Joint Cargo Comitee, que se había creado en 1942 y había publicado las cláusulas "Todo riesgo salvo exclusiones" de 1963, dan a conocer al mercado las ICC A, B y C. La cláusula A se configura como un todo riesgo a excepción de las exclusiones, que se pueden resumir en dolo, merma, deficiencia de embalaje, demora, guerra civil, huelga, motín, terrorismo,... y cubre de depósito a depósito.

La Cláusula B es de cobertura de riesgos enumerados (no es un *all risk*): riesgos de mar en general, tales como fuego, explosión, hundimiento, varadura, vuelco, colisión, avería gruesa, terremoto, erupción volcánica y rayo; también echazón o barrido por las olas y entrada de mar en el buque, pérdida de bulto entero en carga o descarga, etc.

La Cláusula C, la de menor cobertura, es similar a su predecesora ICC "B", pero deja fuera de cobertura el terremoto, barrido por las olas, entrada de agua en la bodega y pérdida de bulto entero en carga o descarga.

Manteniendo esta estructura, el *Joint Cargo Committee* ha publicado posteriores actualizaciones de las ICC, en 2006 y 2009, introduciendo cambios tanto de tipo cosmético como algunos de mayor calado, derivados de la experiencia atesorada durante los años (y millones de kilómetros de mercancías transportadas) de recorrido de las ICC.

En España tenemos también nuestras propias cláusulas, las Condiciones Generales de Unespa de 1983, de modo que tenemos hasta 5 tipos de cobertura estándar:

- ICC tipo "A"
- ICC tipo "B"
- ICC tipo "C"
- Condiciones Españolas Generales, algo más amplias que las ICC tipo "B"
- Condiciones Españolas Amplias, muy similares a las ICC tipo "A", excepto porque estas últimas cubren la piratería, excluida en las cláusulas de Unespa

Pero las cláusulas de mayor utilidad en el transporte transnacional son, sin duda alguna, las cláusulas inglesas, las de mayor predicamento y uso en todo tipo de medios, mercancías, regiones del planeta, son fruto de muchos años de experiencia puesta al servicio del mundo asegurador y como tales, son el gran legado del ILU.