

“LOS ALCANCES DE LOS SEGUROS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P&I) EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO.”

María Evelin González Zambrana*

SUMARIO

I. Introducción II. Antecedentes históricos de los seguros marítimos III. Alcances de los seguros de Protección e indemnización (P&I) en el transporte marítimo IV. El sistema mutual de los clubs V. Riesgos cubiertos por los clubs VI. Realidad aseguradora en Nicaragua VII. Conclusiones VIII. Fuentes del Conocimiento.

I. INTRODUCCIÓN

El tema del presente trabajo de investigación como podemos inferir es conocer los Alcances de los seguros de Protección e Indemnización (P&I) en el Transporte Marítimo y para ello es importante mencionar que la historia del mismo está llena de catástrofes marítimas y que el seguro de transporte marítimo es el pionero en el mundo de la navegación, por tal razón es de vital necesidad recalcar la importancia de los seguros en esta rama del derecho¹. Hoy en día es un elemento que va de la mano en el transporte marítimo, cada expedición marítima conlleva un conjunto de seguros de esta naturaleza sobre los diferentes intereses asegurados, sin la existencia del seguro sería impensable que los diferentes sujetos del transporte actuaran, al menos por su propia cuenta y riesgo, sin el seguro podemos afirmar que desaparecería todo el comercio mundial, su importancia es tal que, sin el menor género

*Licenciada en Derecho y Magister Profesional en Derecho Empresarial. Abogada y Notaria Pública autorizada por la Corte Suprema de Justicia. Actualmente docente de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales y se desempeña como Responsable de Personal en la División de Recursos Humanos de la Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua (UNAN-León). El presente artículo es un resumen de la Tesis para optar al título Magister Profesional en Derecho Empresarial I Edición, dicho trabajo bajo la tutoría del M.Sc. Roger Antonio Quant.-

¹ <https://blogmapfre.com/corporativo/por-que-en-espana-estamos-mas-prottegidos-frente-desastres-naturales/>

de dudas, el progreso de la humanidad se debe en grandísima medida a la existencia del seguro marítimo.

Quien mejor para destacar en este tema que el grupo Internacional de clubes de P&I², que es quien proporciona cobertura de protección e indemnización en el 90% de la actividades marítima mundial, normalmente buques mercantes, pero además la importancia de abordar este tema es para sentar una referencia en Nicaragua en algo tan elemental y necesario como es la suscripción de este tipos de seguros, pero sobre todo porque no es un tema nuevo, ya que es considerado uno de los primeros que surgió desde la edad media y hoy en donde el comercio internacional ha tomado gran auge, se debe remarcar la obligatoriedad para todos los que utilizan este medio de transporte como una forma de trabajo.

Asimismo, es relevante analizar, cómo a pesar que el comercio internacional ha ido creciendo a pasos agigantados y las sociedades han ido evolucionando a gran velocidad, ¿Por qué en Nicaragua siendo un país ubicado geográficamente entre dos costas y teniendo los dos océanos, no se han establecido mayores estudios en esta materia? Los P&I con sus siglas en inglés es algo que debe ser cumplido por todo dueño de un buque que pretende entrar en el mundo de comercio internacional y nuestra legislación si bien regula el tema de los seguros de forma general en nuestro actual Código de Comercio, pero no con esa denominación.

Otro factor muy importante que me llevó a realizar esta investigación, es conocer las disposiciones que permiten regular a nivel de la región las controversias que puedan suscitarse al momento del reclamo de un seguro y sobre todo que se eviten los retrasos en puerto y permitan la navegabilidad del buque mientras se evacúan estos reclamos en los países donde se den los hechos de siniestro ya sea por fallas mecánicas del buque, averías, derrames, daños en la mercancía, daños en el puerto o entre buques, naufragios, etc.

Por último, pero no menos importante, hay que mencionar que se realizaron entrevistas a tres instituciones involucradas directamente en el mundo de los seguros marítimos, en particular instituciones que tienen que ver con los P&I: Instituto Nicaragüense de Seguros y Reaseguros (INISER), Ministerio de Transporte e infraestructura (MTI) y Ocean Network Express (ONE) como compañía naviera.

² <https://www.igpandi.org/>

II. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS

Podemos afirmar sin temor a equivocarnos que siempre la actividad comercial y sobre todo la marítima es una actividad riesgosa, razón por la cual el comerciante naval se ha preocupado en prevenir los riesgos y evadir las consecuencias económicas que puedan suscitarse.

En virtud de esos riesgos que resultan, es que nacen los seguros, es uno de los inventos más importantes en la historia del hombre ya que por medio de ellos y de las leyes estadísticas puede determinarse la incidencia de los riesgos y por ende brindar solución o remediar las consecuencias dañosas, gracias al seguro es que la industria y el comercio ha logrado estabilidad y un gran desarrollo económico a nivel mundial.

Para comprender mejor esto de los seguros es necesario ahondar un poco en la historia, ya que en la antigüedad no se conocía esto de los seguros, al menos con esa denominación; los primeros indicios conocidos sobre una institución similar al seguro, se avista en el antiguo Egipto³, donde antes de la era cristiana encontramos una especie de legados de carácter religioso y funerario, organizados por cooperativas y dispuestos a favor de los familiares fallecidos.

Alrededor del año 3000 A.C. los babilonios desarrollaron un sistema de préstamos marítimos, que exentaba al deudor del pago de la obligación en caso de determinados accidentes, que causaran la pérdida del navío. El Código de Hammurabi, que se desarrolló alrededor de 1800 A.C., consagró doscientos ochenta y dos cláusulas sobre sobre estos préstamos⁴. Así, esta ley fue uno de los primeros precedentes legales escritos de los seguros. En 916 A.C, Rodas promulgó leyes marítimas, que estipulaban la responsabilidad compartida por las pérdidas⁵. En el tiempo de los griegos y los romanos se contrataban préstamos a la gruesa ventura⁶, que consistía en que el prestamista entrega dinero u otros bienes fungibles a

³ Charles Farley Trenerry, *The origin And Early History of Insurance: Including the contract of Bottomry* "Origen e Historia Temprana del Seguro, incluyendo el contrato de préstamo a la gruesa", pág. 178.

⁴ Peter L. Bernstein, *Against the Gods "Contra los Dioses"* (Nueva York: John Wiley & Sons, Inc., 1996), pág. 92.

⁵ Trenerry)⁵C. E. Golding, *A History of Reinsurance with Sidelights on Insurance* "Una historia sobre los reaseguros y breve vistazo a los seguros", Segunda Edición (London: Waterlow & Sons Ltd. 1931), pág. 10.

⁶ Los fenicios, los babilonios y otras culturas antiguas también practicaron esta institución.

un naviero para realizar transporte marítimo⁷, obligándose el naviero a pagar al prestamista el precio del riesgo si el viaje concluía en feliz arribo a puerto⁸, en caso contrario, si el barco naufragaba o no llegaba a puerto, nada debía el naviero al prestamista⁹.

En la baja Edad Media era ya usual registrar por escrito los seguros marítimos en un documento llamado póliza, que luego se utilizaba para estipular las condiciones del contrato, de acuerdo a la modalidad de seguro. La primera póliza fue redactada en Pisa en 1381¹⁰. En el desarrollo histórico del contrato de seguro desempeña un papel importantísimo la creación y desarrollo de la forma jurídica de la póliza. El contrato de seguro aparece en numerosas escrituras notariales, redactadas en italiano, ya no en latín como el préstamo a la gruesa, inaugurando una época en que el seguro pasa a ser una institución específica, autónoma, que no es juego o apuesta, ni ahorro ni operación de banca, aunque en cierto modo reúne estos tres elementos. Esta institución legal, se reguló en la “Ley Mercatoria”, ya que los comerciantes eran quienes, de forma casi exclusiva hacían uso de ella. En la Piazza dei Banchi de Génova se formó el primer sistema de cálculo de los riesgos, lo mismo que se conformó una primera comunidad de riesgos y de ganancias, con participación de toda la clase capitalista genovesa.

Pero el gran desarrollo de la industria del seguro está unido al nombre de Lloyd’s de Londres, Eduardo Lloyd explotaba un café Taberna, “Lloyds Coffee House” de Londres en el siglo XVII¹¹, comenzó a reunir en su local a los diversos comerciantes interesados en el negocio de la navegación. En dicho café se concretaban operaciones de seguros marítimos entre navieros y sus aseguradores, y adquirió tal fama el lugar que comenzó a publicarse una gaceta con noticias marítimas, siendo el antecedente directo de lo que hoy conocemos como

⁷John A. Bogardus, Jr. and Robert H. Moore, Spreading the Risks “Compartiendo los riesgos” (Chevy Chase: Posterity Press, Inc., 2003), pág. 4.

⁸ Para Vicent Chuliá el contrato de seguros, como tal, surge en el siglo XIV en Génova, practicado por los mismos capitalistas banqueros que en su opinión concedían préstamos marítimos a la gruesa ventura o bajo la condición de la feliz arribo del buque a puerto. Vicent Chuliá, F. (1990). Compendio Crítico de Derecho Mercantil. Barcelona: Editorial José María Bosch. Pág. 469 – 473.

⁹ Los capitanes de barcos y los pasajeros, buscaban a personas que estaban dispuestas a asumir el pago del rescate a cambio de recibir de previo una cantidad de dinero que les quedaba de ganancia si el rescate no se pedía. A partir de esta costumbre, algunos mercantes comenzaron a aceptar en pago una módica cantidad, comprometiéndose a asumir los riesgos del transporte de la mercancía.

¹⁰ Archivos de Florencia y Giovanni Il Bensa, Enciclopedia Italiana ([http://www.treccani.it/enciclopedia/assicurazione_\(Enciclopedia-Italiana\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/assicurazione_(Enciclopedia-Italiana)/))

¹¹ Joaquín Garriguez, Seguros Marítimos, Pag.897 y sig.



la famosa Lloyds London Press. También se conoce que la primera póliza de seguro marítimo tipo Lloyds fue resultado de adaptaciones realizadas en Inglaterra a una póliza importada de Italia y publicada en el siglo XVIII.

Son los ingleses, sin duda, quienes tomaron la delantera en cuestión de seguros marítimos; un siglo después de publicada la primera póliza Lloyds, las decisiones judiciales en materia de seguro marítimo eran tan numerosas que las compañías aseguradoras y los navieros pugnaban por que se realizara finalmente una codificación en la materia, esfuerzos que concluyeron en época más moderna con la publicación de la Marine Insurance Act de 1906, que codifica en definitiva la actividad aseguradora marítima.-

El comercio marítimo y la navegación difícilmente podrían existir sin el seguro marítimo. Navieros, transportistas, ni cargadores aventurarían sus capitales en el mar si no tuvieran una protección adecuada por lo que aparece en la edad media en el año 1363, el seguro de mutuo, es decir aquel donde no existe asegurador como persona distinta de los asegurados, sino que entre ellos forman un fondo común destinado a reparar los daños que sufran los miembros de la mutualidad. Posteriormente en el siglo XV, aparece el Seguro de prima con un asegurador que por asumir el riesgo cobra una contraprestación llamada prima, y la primera base legal que lo regula son las ordenanzas de Barcelona de 1435.

✓ **Referencia Histórica del Seguro de Protección e indemnización (P&I).**

Cuando se habla de P&I Clubs, (Clubs de Protección e Indemnización), se hace referencia a una serie de compañías de seguros marítimos, fundamentalmente británicas, cuyo objeto es asegurar la responsabilidad civil en la que puede incurrir sus miembros como consecuencia de la explotación de un buque¹².

Para poder comprender mejor el origen de los clubs debemos remontarnos al año 1720, cuando el Rey Jorge I promulgó la Bubble Act, fue una Ley del Parlamento de Gran Bretaña aprobada el 11 de junio de 1720 que concede al monopolio del seguro marítimo a Royal Exchange y London Assurance Corporation, pero prohibió de forma más significativa

¹² Pablo Fernández Carballo-Calero, Francisco José Torres Pérez. P&I clubs: organización interna y posición jurídica de los socios. Cap. 3

la formación de cualquier otra sociedad anónima a menos que estuvieran aprobadas por la carta real y especialmente del Lloyd's Coffe House.

Dicha concesión del seguro provocó un aumento en la cuantía de las primas y una actitud conservadora por parte de las compañías, que se negaban a cubrir los riesgos más graves que podían derivarse del tráfico marítimo. Ante esta situación, y en pro de asegurar sus eventuales responsabilidades, los navieros comenzaron a agruparse en torno a unas asociaciones denominadas clubs.

Hoy en día, los P&I clubs, sometidos a las *companies Act 2006* y a la *Financial Services and Markets Act 2000* ya no son pequeñas agrupaciones de navieros de ámbito local sino, como señala Clavero Ternero : Poderosísimas sociedades mutuas de seguros de carácter internacional.

Los clubes de protección e indemnidad, nacen para responder a la necesidad de un seguro complementario al mercado asegurador ordinario. Los mismos adquieren la importancia que tienen al día de hoy, al asegurar una serie de riesgos que el mercado asegurador ordinario no quiere o no puede. Se dice que el Lloyd's y las compañías aseguradoras aseguran buques y cargamentos, mientras que los Clubes de Protección e Indemnidad aseguran las responsabilidades de los armadores. Se podría entender que la principal característica de los clubes es la de asegurar responsabilidades¹³.

Los clubes cubren el seguro de responsabilidades frente a terceros, es decir, aquellas en que pueda incurrir el armador con respecto a otra persona que no sean empleados suyos y con respecto a propiedades ajenas.

Se puede afirmar que el mercado asegurador ordinario no está interesado en los seguros de protección e indemnidad, ya que se trata de responsabilidades mayores y difíciles de prever. La posibilidad de que los clubes de protección e indemnidad se puedan sostener y

¹³ El Siniestro del buque "Westernhope" el que motivó un cambio de perspectiva en relación a los riesgos que debían ser asegurados. EN 1870 dicho buque se hundió en las costas de Sudáfrica después de haber realizado un desvío no autorizado de ruta. Como consecuencia de esto, los tribunales condenaron al armador al pago del valor total de las mercancías transportadas dejando sin efecto las cláusulas de exoneración de responsabilidad establecidas en el conocimiento de embarque.



soporten estos riesgos se debe a su organización especial, la cual veremos más adelante, así como al hecho de ser una organización sin fines de lucro.

En Nicaragua, la actividad aseguradora surge de forma tardía; y su aparición estuvo ligada, sobretodo, a la inserción de la economía nicaragüense en el mercado mundial, por medio del café¹⁴. En un principio, la actividad aseguradora fue impulsada por empresarios extranjeros; y de esta manera, en la nación aparecieron agentes y agencias extranjeras de seguros de vida como: el Sol de Canadá, la Confederación del Canadá y la Manufacture Life de los Estados Unidos.

A finales de la tercera década del pasado siglo, la primera aseguradora nicaragüense, la Compañía Nacional de Seguros, fue fundada con capital privado y del Estado. En los cuarenta años siguientes se crean seis compañías nacionales más de seguros, habiéndose liquidado una de ellas por quiebra: la Septentrional.

Al 19 de julio de 1979 operaban en Nicaragua doce compañías de seguros, seis nacionales y seis extranjeras:

Compañías Nacionales: Compañía Nacional de Seguros de Nicaragua; Compañía de Seguros la Protectora, S.A; La Inmobiliaria de Seguros, S.A; Compañía de Seguros la Occidental, S.A; Compañía Nicaragüense de Seguros, S.A. y Compañía de Seguros la Capital, S.A.

Compañías Extranjeras: Pan American Life Assurance Co Citizens Standard Life Insurance Co; The American Home Insurance Co; American Life Insurance Co; British American Insurance Co; y The Home Insurance Co.

Las compañías presentaban las siguientes características: Eran compañías privadas; competían entre sí por los negocios; su funcionamiento estaba regulado por la Superintendencia de Bancos; en 1978, las compañías de seguros extranjeras controlaban el 25.8% del mercado, mientras que las nacionales captaban el 74.2% de las primas totales

¹⁴ En septiembre de 1848 se produce la primera exportación de café nicaragüense, fue al puerto de Mazatlán, en México, en el velero *Chambón*, obteniendo un precio de 14 pesos fuertes el quintal de 100 libras.

netas; las filiales de empresas extranjeras eran especializadas en determinados tipos de seguros, a diferencia de las nacionales que atendían tanto seguros de vida como de daños.

Con el Decreto N° 107 de la Junta de Gobierno de Reconstrucción Nacional¹⁵ nacionaliza la actividad aseguradora en Nicaragua y crea el Instituto Nicaragüense de Seguros y Reaseguros (INISER), a quien se reserva el monopolio de asegurar y reasegurar en Nicaragua. Por este Decreto, INISER se constituye sucesor, sin solución de continuidad de todos los bienes muebles e inmuebles, derechos adquiridos y obligaciones contraídas por las empresas nacionales, que por dicho Decreto quedaron nacionalizadas. A las empresas extranjeras se les prohibió la venta de nuevos seguros, limitándolas a sostener sus obligaciones contraídas hasta su expiración.

En la actualidad el monopolio de los seguros ha desaparecido. Esto se debe al artículo catorce de las Disposiciones Adicionales de la Reforma a Ley General de Instituciones de Seguros, dictadas el 4 de agosto de 1996. Esta disposición de manera expresa deroga el artículo N° 5 del Decreto 107, antes mencionado, que reservaba exclusivamente al Estado la función de asegurador.

Actualmente existen cinco compañías aseguradoras en Nicaragua, legalmente establecidas para operar: INISER (Instituto Nicaragüense de Seguros y Reaseguros); Compañía de Seguros América Sociedad Anónima; ASSA (Compañía de Seguros Sociedad Anónima); Seguros LAFISE, Sociedad Anónima y Mapfre Seguros Nicaragua Sociedad Anónima.

III. ALCANCE DE LOS CONTRATOS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P&I) EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO.

A principios del siglo XVIII en Inglaterra se aprobó una la Ley 51 que concedía el monopolio del Seguro de Casco a dos Compañías ubicadas en Londres, “London Assurance” y “The Royal Exchange” y a miembros individuales del Lloyd’s. Como consecuencia, no le era permitido a ninguna otra compañía, proveer esta cobertura, lo que obligó a los armadores

¹⁵ Ley de Nacionalización del Sistema de Seguros, Creación del Instituto Nicaragüense de Seguros y Reaseguros (INISER). Publicada en la Gaceta, Diario Oficial, en la ciudad de Managua, a los dieciséis días del mes de Octubre del año 1979.



a suscribir sus seguros solo con estas entidades sin que pudieran ejercer influencia alguna sobre las tarifas que le eran aplicadas.

La entrada en vigor de la norma antes citada imponía mayores responsabilidades a los armadores quienes recurrieron a clubes mutualistas para aunar fuerzas, comenzando a asegurarse entre ellos sobre bases mutuales. En 1855 surge el primer Club de Responsabilidad que se llamó “The Shipowners Mutual Protection Society”, para cubrir responsabilidades no cubiertas por los Aseguradores de Casco.

Inicialmente los Clubs se concibieron como mutuas protectoras de los armadores por los daños que sufrían las embarcaciones, de ahí que los primeros Clubs se denominaran Clubs Mutualistas de Casco. No es hasta mediados del siglo XIX que se extendió a la indemnización de los armadores por la responsabilidad de daños a las cargas, las personas o al medio ambiente.

En 1899 surge el Grupo Internacional de los Clubs de Protección e Indemnización el cual se mantiene vigente, integrado por 15 Clubs radicados su mayor parte en Londres. Con el desarrollo del comercio marítimo a inicios del siglo XX, ya una gran cantidad de regiones crean sus propios Clubs como son los países Asiáticos y Escandinavos.

En la región del continente americano no fueron adoptadas las formas mutualistas de seguro hasta fechas más recientes. Actualmente, en América del Norte está operando en los Estados Unidos el “American Club”.

La zona de Centroamérica y el Caribe solo tiene oficinas subordinadas a estas instituciones pero no tienen sus propios Clubs pues los armadores y fletadores siguen confiando en las grandes potencias.

IV. EL SISTEMA MUTUAL DE LOS CLUBS.-

Cuando hablamos de navegación, en especial aquella cuya finalidad es comercio internacional, debemos inmediatamente pensar en los tipos de riesgos al que nos vemos expuestos y ante los cuales debemos estar preparados, estos son: los daños al propio buque a

su maquinaria, los daños a la mercancía transportada¹⁶ y los que se infrinjan a terceras personas como consecuencia de la operativa del buque.

Ante la posibilidad de los diferentes tipos de riesgos en los cuales el comercio internacional se ve expuesto, el mercado asegurador marítimo ha venido repartiendo las coberturas a distintas empresas aseguradoras, las cuales se diferencian por la forma de explotar los seguros y que está directamente relacionado con la posición del asegurado frente al asegurador.

En el derecho marítimo el denominado mercado tradicional oferta cobertura de cascos, maquinarias y mercancías que son modalidades adscritas a la categoría de seguro de daños. La indemnización que debe pagar el asegurador es cuantificable y su límite estará representado por el valor del bien antes del siniestro, sin que el contrato de seguro pueda significar un enriquecimiento para el asegurado.

Es así que las asociaciones mutuas aseguradoras eran conocidas en muchos países, aunque en Inglaterra alcanzaron una gran importancia y desarrollo, apuntando algunos autores a que quizá ello se debió a la existencia de un mayor número de armamentos homogéneos (*algodoneros, carboneros, buques comerciando con las Indias...*), la superioridad de la marina inglesa que proporcionaba a las mutuas una clientela suficiente, y además, a un mayor sentimiento de solidaridad entre los armadores ingleses¹⁷.

Sin embargo, con el tiempo las mutuas entrarían en un período de crisis, que las llevó a su desaparición en muchos países. La evolución de la navegación marítima, el tonelaje, el mayor coste de los buques, la diversidad de los recorridos, la frecuencia de los viajes, y la ruptura que supuso la navegación a vapor, hicieron cada vez más difícil la existencia de las mutuas.

Poco a poco las mutuas se ven forzadas a imponer contribuciones más cuantiosas y simultáneamente, limitar el máximo de la suma asegurada para cada buque, lo que muchas veces obligó a los armadores a acudir a las compañías de seguros para asegurar aquellos

¹⁶ Pablo Fernández Carballo-Calero. P&I Clubs: Organización Interna y posición jurídica de los socios. Capítulo 3. Pág.1004

¹⁷ HILL PRADOS, M.C., Los Clubs de..., cit., pp. 44-46.



riesgos que quedaban descubiertos. Compañías que a medida que iban proliferando tenían primas más competitivas frente a las mutuas.

Paulatinamente las responsabilidades potenciales del propietario del buque se van diversificando y se enfrentan al inconveniente de que muchas de ellas no estaban garantizadas en los seguros tradicionales de buques, como por ejemplo, la colisión que no era considerada peligro de mar, o la responsabilidad del armador por la muerte o lesiones de las personas a bordo. Todo ello, proporciona la coyuntura y las necesidades para la aparición de los seguros de Protección e Indemnización.

El seguro de Protección e Indemnización es ofrecido por una asociación de ayuda mutua en la que el asegurado, es a su vez, asegurador de sus propios riesgos y acepta previamente compartir la suerte de los demás socios, el asegurado lo es por ser asociado y responde de las obligaciones propias como tal asociado¹⁸. Se funda en el principio mutualista donde cada miembro paga una cuota que será su contribución al fondo para cubrir las pérdidas producidas por la ocurrencia de los riesgos contra los cuales se protegen entre ellos. La mutualidad tiene como premisa el principio de no ganancia.

Podemos decir que estamos ante un seguro complementario al del buque cuyo objetivo principal es proteger la disminución del asegurado como consecuencia de las reclamaciones formuladas por terceras personas.

Los miembros asociados a los Clubs mutualistas deben todos los años renovar sus pólizas, manteniendo los términos pactados o introduciendo nuevos riesgos. La renovación de las pólizas se realiza indefectiblemente el 20 de febrero de cada año, ya que es el momento en que tradicionalmente el Mar Báltico quedaba libre de hielos y se consideraba seguro para la navegación siendo esta una peculiaridad de los P & I.

Al inicio de la renovación se establece la prima a pagar, momento en el que se hace un pago inicial, llamado advance call, debiendo pagar en el resto del año de la póliza, las cuantías restantes. Durante la vigencia de la póliza pueden hacerse cobros de prima

¹⁸ Vid. Garrigues, J. Contrato de seguro terrestre, 2da edic., Madrid 1983. Pág.22.

adicionales, additional call, condicionado por la aparición de nuevos riesgos, las indemnizaciones realizadas y/o las reclamaciones pendientes de pago de los años pólizas abiertos en sus registros contables. Asimismo, en el caso de que un asegurado desee cancelar su cobertura se hacen llamadas de liberación o release call.

Finalmente debemos destacar dos puntos respecto al carácter mutual que une al socio con el club. La jurisprudencia inglesa ha concluido que el contrato vincula a cada miembro con el club y es por eso que cualquier reclamación debe dirigirse necesariamente contra el club y no contra sus miembros, aunque estos ostenten la condición de aseguradores¹⁹.

V. RIESGOS CUBIERTOS POR LOS CLUBES (COBERTURAS).

De forma generalizada, podemos decir que los Clubs realizan una distinción entre las coberturas de los “owners” o propietarios y las coberturas de los “charterers” o fletadores, así como las categorías genéricas de las coberturas especiales o adicionales.

Las coberturas para los “owners” o propietarios están destinada a aquellos miembros registrados que tengan un título de dominio sobre el buque, aunque también se puede extender, de conformidad con las normas del Club, a operadoras o administradores de un buque, y a los fletadores. Incluso es probable, que el propietario registrado sea parte de una estructura corporativa que incluya a otras sociedades o personas jurídicas, que ostentarán el status de miembros asociados, tal y como hemos visto.

La categoría “protection” cubre las responsabilidades que emanan de la propiedad del buque, mientras la “indemnity”, es la sección que se preocupa de todas aquellas otras que derivan del empleo del buque como consecuencia del transporte de su cargamento²⁰.

Las principales materias objeto de cobertura por el seguro de protección e indemnización, tanto para propietarios como fletadores, son, con carácter sucinto, las siguientes:

¹⁹ Vid. Hazelwood-Semark, P&I Clubs, op. Cit, pág.63.

²⁰ HILL PRADOS, M.C., Los Clubs de..., cit., pp. 146 y 153



1. Muerte, lesiones personales y enfermedades, tanto de los miembros de la tripulación, como de cualquier otra persona,
2. Daño a la propiedad.
3. Responsabilidad derivada de la colisión de buques.
4. Remoción de restos de naufragio
5. Contaminación
6. Responsabilidad derivada de daños a la carga o mercancías
7. Contratos de indemnización o garantía
8. Contribución a la avería gruesa
9. Multas u otras sanciones.

En el caso específico de algún siniestro, la cobertura de P&I sólo responderá de las responsabilidades contraídas por el miembro en su calidad de propietario u operador del buque. Además, la responsabilidad o pérdida debe surgir, única y exclusivamente, en relación con el funcionamiento del buque, sin que quepa extender la cobertura a otras actividades comerciales diferentes del asegurado, que no estén vinculadas al buque concreto.

El aspecto temporal que marca la vigencia del seguro tiene una trascendencia fundamental, puesto que, el siniestro tiene que haber tenido lugar mientras el buque estaba inscrito en el Club. Aquellos daños a una mercancía que tienen lugar con anterioridad, no estarán cubiertos, y ello, porque la cobertura de indemnización sólo operará cuando el perjuicio se haya producido durante el período de inscripción del buque, incluso, aunque la reclamación se interponga con posterioridad a este lapso temporal.

✓ **COBERTURAS PARA LOS “OWNERS” O ARMADORES:**

Pérdidas o daños causados por colisión con otro buque: En las responsabilidades derivadas por colisión con otro buque encontramos la pérdida o daño producido por la propia colisión, el daño a la carga transportada, la demora o pérdida de alquiler, los gastos de Avería Gruesa y salvamento del otro buque.

Choque contra objetos fijos o flotantes: Aún y cuando los daños causados a muelles o diques son los más frecuentes, las reclamaciones más costosas están relacionadas con daños a otros objetos que van desde redes de pesca y su aparejo, hasta cables telefónicos y otras instalaciones submarinas.

Responsabilidades derivadas de la contaminación de las aguas por hidrocarburos (Oil Pollution): Están cubiertas las reclamaciones producidas por la contaminación de las aguas a consecuencia de descarga o escape del buque de hidrocarburos o cualquier otra sustancia contaminante. En la actualidad todavía hay navieros que no han interiorizado que echar basura al mar también produce contaminación y que las multas por estas acciones son sumamente elevadas.

Responsabilidades, costos y gastos en relación con la carga transportada: Parte de la responsabilidad del naviero, ante cualquier reclamación, demostrar que su buque está en condiciones de navegabilidad con lo cual puede transportar adecuadamente la mercancía. Hay diversas defensas disponibles para rechazar las reclamaciones por pérdida o daño a la carga, pero si el naviero es considerado responsable del daño o pérdida en cuestión, dicha responsabilidad estará cubierta.

Reclamaciones por lesión corporal, enfermedad y muerte en relación con tripulantes, terceros y pasajeros: Estas responsabilidades están recogidas en los contratos de enrolo, o pueden venir impuestas por Ley como los accidentes de trabajo que involucran la muerte o invalidez temporal o permanente del mariner, gastos de repatriación y sustitución de marineros accidentados o enfermos, gastos médicos, de hospitalización y/o funerales.

Es tercero cualquier otra persona que se encuentre a bordo, o en la proximidad del buque asegurado en relación con las operaciones que se encuentre realizando. Se incluyen dentro de este concepto los estibadores, prácticos, inspectores aduanales o de otro tipo, así como a todas las personas que en la práctica marinera se involucran en las operaciones de un buque.



En cuanto a los pasajeros, esta cobertura se ofrece fundamentalmente tanto a los buques de pasaje como a los ferris, y cubre las reclamaciones de los pasajeros derivadas de accidentes marítimos o de los servicios que el naviero se ha obligado a prestar de acuerdo con el contrato de pasaje.

Contribuciones a la Avería Gruesa, recargos especiales o remuneración de los salvadores: Se cubre la proporción de los gastos de Avería Gruesa, recargos especiales o de salvamento al cual tuviera derecho el armador de reclamar de la carga y que no son legalmente recobrables en virtud de una ruptura del contrato de transportación.

Gastos de cuarentena y desinfección: Cuando una enfermedad infecciosa aparece en el buque, es casi seguro que este quedará obligado a permanecer en cuarentena y los gastos de combustible, seguro, salarios, pertrechos y puerto, incurridos en relación con esta cuarentena podrán recuperarse del Club.

Gastos de cambio de derrota por polizones, desertores, refugiados y salvamento de vidas: En la actualidad, el número de reclamaciones relacionadas con el salvamento de vidas y con los polizones, es cada vez mayor. Los gastos incurridos durante el desvío del buque en el salvamento de vidas humanas o los realizados para repatriar polizones, están cubiertos por el seguro de P & I.

Responsabilidades derivadas de contratos de remolque: En ocasiones, aunque el daño haya sido claramente causado por la negligencia del remolcador y el buque no tenga ninguna culpa, se da la circunstancia de que el naviero es el que tiene que pagar los daños que se hayan podido causar por estar así estipulado en el contrato de remolque. La responsabilidad en que pueda incurrirse como consecuencia de estos contratos de remolque en las maniobras de entrada y salida de puertos u otra actividad de remolque, es posible asegurarla con el Club de P & I.

Gastos por remoción y/o señalización de los restos de un buque hundido: Si el buque se hunde, o sufre una pérdida total constructiva, el Club cargará con los gastos ocasionados por la retirada de los restos de dicho buque. Hoy en día, todo está minuciosamente regulado, los gobiernos y autoridades locales son reacios a aceptar que buques accidentados sean

abandonados o queden hundidos donde puedan crear un peligro para la navegación. La remoción de estos restos suele involucrar cuantiosas sumas de dinero.

Multas y otras penalizaciones: Las multas que puedan recaer sobre un buque asegurado o sobre las personas que se encuentren a bordo del mismo están relacionadas con las siguientes reclamaciones: contrabando realizado por tripulantes; incumplimiento de reglas de la navegación que los distintos gobiernos han ido imponiendo; se incluyen también las multas aduanales por irregularidades en la documentación que ampara la carga o los pasajeros, multas de las autoridades de inmigración, multas por contaminación de las aguas, entre otras.

V.2 COBERTURA ESPECIAL PARA CHARTERERS O FLETADORES

Responsabilidad legal y/o contractual de indemnizar al armador por los riesgos cubiertos mencionados anteriormente: Los fletadores se pueden ver expuestos a responsabilidades a las cuales se expone un armador, principalmente por daños y/o pérdidas a la carga transportada a bordo del buque; sin embargo, ocasionalmente están expuestos a responsabilidades por lesiones de tripulantes, colisión, daños a propiedades en tierra, contaminación, etc., ya que la mayoría de las veces la tripulación es del armador.

- Responsabilidad como fletador a la contribución por Avería Gruesa, salvamento o gastos de salvamento en relación con el flete.
- Responsabilidad legal y/o contractual por daños o pérdidas del buque fletado: El fletador es quien suministra el combustible y un daño a la máquina del buque por un combustible inadecuado estaría cubierto.
- Pérdida o daño de los combustibles y suministros del fletador.
- Responsabilidades por contaminación en su condición de propietario de la carga.

Cuando el fletador sea propietario de la carga y esta se vierte, derrama o por algún motivo provoca contaminación medioambiental, la responsabilidad en la que incurre es cubierta por el Club de P & I.

4.3 Otras coberturas

Existen otras coberturas que no se incluyen en las pólizas que suscriben los miembros sino que están contenidas en los contratos de enrolo o que pueden venir impuestas por ley:

- Accidentes de trabajo que involucran la muerte o invalidez temporal o permanente del marinerero: En este tipo de seguro al firmar el Contrato de Enrolo es obligatorio incluir las indemnizaciones que se les pagará a los tripulantes en caso de accidente. Tanto la Organización Marítima Internacional (OMI) como la Organización Internacional del Trabajo (OIT) son fieles veladores del cumplimiento de esta cobertura.
- Gastos de repatriación y sustitución de marineros accidentados o enfermos: También están incluidas en los Contratos de Enrolo y son de estricto cumplimiento entre las partes.
- Gastos médicos, de hospitalización y/o funerales: Están contenidas en las coberturas y se aplican una vez que haya ocurrido el hecho.

a. El paid to be paid

El paid to be paid constituye una regla esencial para el seguro de protección e indemnización. De conformidad con la misma el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado, después que este último ha satisfecho su obligación frente a la víctima. En consecuencia, el armador deberá satisfacer su deuda con el tercero para poder exigir al Club de P & I el reembolso de lo que ha pagado.

No obstante, en la práctica, ante determinadas circunstancias y de modo excepcional, los Clubes de P & I obvian dicha regla y pagan sin que el miembro responsable haya indemnizado al tercero. En todo caso, la no aplicación de la regla es un acto discrecional de los directores del Club. De manera general se consideran como excepciones:

- Preferencia de arreglo amigable: se aplica en los casos en que se valora como más beneficioso para el Club realizar el desembolso antes de iniciar un proceso contencioso o arbitral.

- Otorgamiento de aval por parte del Club: implica el pago de una fianza por parte del Club para evitar el embargo del buque por parte del tercero. Estas pueden emitirse a través de una Carta de Garantía que en la mayoría de los casos es más que suficiente (LOU) o a través de una cuenta plica (escrow account). Se estima que el pago de la fianza opera como una renuncia al pago previo.
- Reclamaciones que pueden conducir a la quiebra del miembro responsable: es una excepción que responde a la propia esencia de protección y ayuda mutua de los Clubs de P & I.
- Coberturas de los seguros obligatorios: se trata de los seguros relativos a la contaminación del mar reconocidos en los convenios internacionales, en estos casos las sumas indemnizatorias suelen ser muy altas y, por tanto, excesivamente onerosas para el responsable.

Debemos estar claro del amplio margen de poder y discrecionalidad que posee el Comité y los Gerentes, los cuales permiten adecuar la oferta del Club a las necesidades cambiantes de los asegurados, y estandarizar aquellos servicios más demandados. Por ejemplo, con el auge y desarrollo del transporte combinado y la llamada revolución de los “containers” o contenedores, el mismo transportista asume el transporte completo desde su punto de origen en cualquier parte del interior, hasta su destino final, incluyendo etapas de transporte marítimo, pero también, terrestre o aéreo, y la subcontratación de otros operadores que lo posibiliten, riesgos que se han calificado como “del transporte combinado” (through transport risks)²¹.

Dentro de las coberturas mencionadas al inicio de este apartado son las complementarias ampliamente aceptadas y comercializadas, podemos mencionar las siguientes²²:

1. Seguro para el incumplimiento del contrato de transporte (desviaciones). Esta cobertura tiene por objeto hacer frente a la responsabilidad derivada de “desviaciones” geográficas, por tránsito o trasbordo, varada en seco, o trabajo “en caliente” adyacente a la carga.

²¹ HILL PRADOS, M.C., Los Clubs de ..., cit., p.173.

²² Guillin, Vanessa Amarelle. Una aproximación al seguro marítimo de defensa jurídica. 2017 pág. 288.



Este seguro también puede ser concertado para incluir la responsabilidad por daños a la carga transportada en cubierta, en régimen de conocimiento de embarque; y también están disponibles coberturas en relación con conocimientos de embarque ad valorem y para hacer frente a responsabilidades por depósito o almacenamiento.

2. Responsabilidades de los miembros. Esta cobertura adicional para pasivos derivados de contratos fuera del ámbito de cobertura del club, a saber, de remolque, de manipulación portuaria (en esencia, para la estiba y desestiba de la carga en el buque), de grúa para el levantamiento de carga pesada; que contengan indemnizaciones y cláusulas de exoneración de responsabilidad, que no resultarían asegurables bajo la cobertura estándar del Club.

3. P&I riesgos previos a la entrega. Un miembro puede asumir responsabilidades antes de la entrega de un nuevo buque y requerir cobertura adicional a estos efectos. Por ejemplo, el supuesto de la indemnización que debe darse al vendedor de un buque si el comprador desea poner su propia tripulación a bordo para familiarizarse con él, o alternativamente, la indemnización que exigiría un astillero por mantener en depósito el buque, si el miembro así lo desea, antes de la entrega efectiva.

4. Responsabilidad “ampliada” sobre la carga. La cobertura estándar sobre la carga se rige por las Reglas de La Haya- o La Haya Visby588, Convenio regulador del transporte marítimo internacional en régimen de conocimiento de embarque.

5. “Container Cover” o cobertura para contenedores. Los Managers pueden asistir a los miembros en el concierto de seguros para las responsabilidades derivadas de la operación de contenedores, lo que normalmente quedaría fuera del ámbito de cobertura del club.

6. Cobertura “ampliada” extendida al tránsito en conocimientos de embarque directos (Extended Through Transit Cover). El conocimiento de embarque directo, se emite cuando el transbordo no está permitido y por tanto la mercancía debe arribar en la misma nave en la que fue embarcada inicialmente. La responsabilidad derivada de la carga bajo un conocimiento de embarque directo ha estado disponible en los Clubs desde hace años, aunque recientemente se ha ampliado a las obligaciones que puedan surgir respecto a terceros en relación con la carga en sí misma, incluso cuando el siniestro se produzca en un momento en que la carga no estuviese en el buque inicial.

7. Cobertura “North American Clean Up Co-Operative Indemnity Cover” (lo que podría ser traducido como cobertura para la indemnización norteamericana por “limpieza cooperativa”). Este seguro abarcaría las obligaciones económicas en que podrían incurrir los miembros del Club, como consecuencia de la contaminación por hidrocarburos, que no estuviesen incluidas y aprobadas en los acuerdos de la North American Oil Pollution Response.

8. “General Average Cover”. La cobertura del club establece que la liquidación de los gastos de la avería gruesa debe fijarse de conformidad con las disposiciones establecidas en las Reglas de York /Amberes.

✓ **Naturaleza jurídica de la cobertura ofrecida por los Clubs de P & I.**

Doctrinalmente se debate sobre naturaleza de la cobertura que ofrecen los Clubs. Si bien se reconoce como un seguro marítimo de responsabilidad, no son pocos los autores que plantean si se trata de una especie dentro de estos, identificándolo como un seguro de indemnización.

El punto de conexión entre uno y otro radica en que no se cubren los daños directos que pueden sufrir las personas o los bienes, en nuestro caso como parte de la aventura marítima, sino la responsabilidad que tiene determinado sujeto en la ocurrencia de dichos daños que afectan a terceros. Lo que parecer ser el elemento distintivo es que el beneficiario del seguro en los casos de seguro de responsabilidad es la víctima, que cobra la indemnización pactada entre el asegurado, responsable del daño, y la entidad aseguradora. En sentido contrario, el seguro de indemnización opera respecto al responsable del daño, siendo requisito para el cobro de la indemnización, el pago previo a la víctima.

Como puede observarse, uno y otro constituyen una forma de protección del patrimonio del asegurado por los daños por el causado a terceros. No obstante, el sistema para hacer efectiva dicha protección no es el mismo. En el seguro de responsabilidad el patrimonio del asegurado nunca se ve disminuido al no verse obligado a realizar un desembolso a favor del tercero perjudicado. En cambio, el seguro indemnizatorio opera como



un mecanismo de reparación, ya que la entidad aseguradora, en este caso el Club de P & I, exige el pago efectivo a la víctima, lo que implica, aunque temporalmente, una reducción patrimonial. Al respecto RADOVICH en sus estudios concluye que: “el previo pago por parte del asegurado resulta esencial en esta modalidad por constituir el empobrecimiento a reparar”.

Pese a las diferencias citadas coincidimos con el sector de la doctrina que sostiene que el seguro de indemnización es en esencia un seguro de responsabilidad. No puede perderse de vista que el objetivo de esta clase de seguros es salvaguardar al asegurado por la afectación patrimonial que supone la indemnización que debe pagar por su actuación dañosa al tercero perjudicado.

La condición del pago previo debe entenderse como una condición para hacer efectivo el pago que no elimina la obligación de la entidad aseguradora, lo cual no afecta la naturaleza de los seguros de responsabilidad.

LINAZA LA CALLE es uno de los autores que se afilia a este criterio concluyendo que: “...el seguro de P & I no es en esencia un seguro distinto al de responsabilidad civil, sino que contiene una cláusula contractual (pago previo) que responde a una concepción de seguro de responsabilidad primitiva, y que sin embargo no por ello puede dejar de obviar la aplicación de la actual concepción de esta modalidad de seguro”.

VI. REALIDAD ASEGURADORA EN NICARAGUA.-

1. Entrevista realizada al Ing. Carlos Acosta de INISER²³.-

En entrevista realizada al Ingeniero Carlos Alberto Acosta, quien es el Supervisor de Seguros Patrimoniales de INISER, se logra comprender en la práctica aseguradora como son concebidos los P&I en Nicaragua.

²³ Para ver la entrevista completa visitar página de la biblioteca de la UNAN-León (<https://sibul.unanleon.edu.ni/>)

Por medio de la entrevista realizada pude constatar lo que había analizado en el capítulo dos sobre la naturaleza jurídica de las coberturas de los P&I en la cual surge la discusión de si los P&I son un tipo de seguro marítimo propiamente dicho o bien son parte de las coberturas del mismo.

Conversando con el Ing. Acosta podemos constatar que en Nicaragua si son conocidos los P&I, pero forman parte de las coberturas de los Seguros Marítimos es decir que existe en el ramo de seguros, dentro de ellos existen grupos de seguros que son lo que se comercializan, el P&I no es un seguro en sí, sino que es una cobertura del seguro marítimo que tiene su aplicación en el campo marítimo, normalmente el seguro que se comercializa es el seguro de casco marítimo.

Se considera una cobertura no un seguro en sí mismo, que suple una necesidad, se comercializa a través de las compañías reaseguradoras que son las que funcionan como sedente del riesgo, transfieren el riesgo, ya que no es considerado como una cobertura nacional. Dentro de los diferentes tipos de seguros que se ofertan se comercializan diferentes productos y éste se encuentra formando parte de los Seguros de Casco Marítimo.

Es importante mencionar que este tipo de seguros si bien cierto son conocidos y utilizados en nuestro país, no son los más utilizados por el tipo de embarcaciones que poseemos, pero sobre todo porque nuestra realidad portuaria no nos permitió desarrollarnos plenamente en esta materia.

2. Entrevista realizada a la Dra. Olimpia Avellaneda Torrez (MTI)²⁴.

La Ley 290, Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo proporciona facultades a los Ministerios que vienen acompañadas del Reglamento de la misma ley, para la aplicación de las funciones designadas.

²⁴ Entrevista completa visitar página de la biblioteca de la UNAN-León (<https://sibul.unanleon.edu.ni/>)

Dentro de los ministerios que hablamos está la Dirección de Transporte Acuático de ahí la importancia de la Ley 399, Ley de Transporte Acuático, donde la presencia de la DGTA es de vital importancia como autoridad marítima de quienes dependen las capitanías de puerto que son unidades de los distritos navales ubicadas en cada puerto de la República, las que tienen como función primordial garantizar en lo que corresponda, la seguridad del tráfico marítimo, lacustre y fluvial, en todo el territorio nacional y en sus aguas adyacentes y para coadyuvar lo establecido en la ley con la realidad iniciamos la entrevista con la Doctora Olimpia Avellaneda Tórrez quien es la Directora de Seguridad, Regulación y Certificación Acuática.

Pero por qué hablar de la autoridad marítima en esta entrevista, por el simple hecho de que a la hora de producirse un siniestro ya sea en aguas Nicaragüenses o bien producirse algún accidente en puerto es la autoridad marítima quien tiene la potestad de intervenir y proceder a la investigación del siniestro.

La entrevista con la doctora Torrez fue de gran ayuda para poder comprender si en Nicaragua se exige o utilizan los seguros P&I, pero para poder respondernos esa pregunta debemos preguntarnos antes si Nicaragua como Estado es un estado abanderado? cómo estamos en abanderamiento? Al responder que no posee ningún buque o embarcación con bandera nicaragüense porque el simple hecho que no tenemos embarcaciones de este tipo de seguro por la naturaleza de las mismas y los poco que si tienen son embarcaciones pesqueras de atún que no se les exige este tipo de coberturas.

Debemos recordar y tener presente siempre que los P&I son coberturas que se ofrecen para las mercancías o cargas de buques de transporte internacional.

Gracias a la entrevista realizada puedo constatar que las empresas portuarias son entes administrativos que prestan el servicio de arribo del buque a puerto y su estadía y que las contrataciones que surgen en los puertos son únicamente las dirigidas a las del préstamo de servicio del barco, como practicaaje y estibaje.

Se pudo comprobar además, que los contratos de seguros marítimos y las coberturas especiales como los P&I son actos bilaterales que se realizan entre particulares y empresas naviera.

3. Entrevista realizada al Ing. Gustavo Viales (Agencia Naviera JL Griffit)²⁵

Iniciamos la entrevista con el Ingeniero Gustavo Viales, quien es el Gerente de Línea de ONE y además el Presidente de la Asociación Nicaragüense de Agentes Navieros en Nicaragua.

ONE es una compañía naviera originaria de Japón, opera en Nicaragua, esta empresa nació a partir de la fusión de tres navieras japonesas: K Line, MOL y NYK Line.

En Nicaragua la naviera ONE es representada por la empresa J.L. Griffit Sucesores S. A. que representa a NYK Line. ONE Line es considerada la sexta naviera del mundo.

En difícil creer que Nicaragua siendo un país que por su ubicación geográfica y teniendo a su disposición las dos costas Atlántico y Pacífico no posea un mayor desarrollo en el ámbito del transporte marítimo y más aún que no posea una ley de comercio marítimo y una corte marítima donde se puedan ventilar las controversias que puedan suscitarse. Es importante remarcar que en la práctica se desarrolla por medio de la Código Aduanero Centroamericano porque la mayoría de sus importaciones y exportaciones se realizan por medio de las fronteras terrestres de Honduras y Costa Rica.

Hay que destacar la importancia del Comercio Internacional y sobre todo del transporte marítimo en el mundo del comercio y crear no solo las condiciones para que se desarrolle a nivel de infraestructura, de políticas y leyes que permitan brindar mejores garantías y protección jurídica.

Este tema de la creación de una norma que regule el comercio marítimo es porque nuestro código de comercio vigente hace mención de forma general de los seguros pero el desarrollo del comercio ha evolucionado a pasos agigantados y para poder competir en el mercado internacional debemos cumplir con los estándares internacionales y los P&I forman parte de ellos.

²⁵ Para ver entrevista completa visitar página de la biblioteca de la UNAN-León (<https://sibul.unanleon.edu.ni/>)



Las Agencias Navieras en Nicaragua son las que se encargan de los P&I y hay que mencionar que no todas son corresponsales de los Clubs P&I, en el caso de FL Griffit lo es, estos clubs trabajan en conexión entre ellos a nivel internacional y en caso de un siniestro ellos envían a su perito al puerto a levantar la investigación del incidente o accidente según sea el caso, además del que realiza la autoridad competente, que en Nicaragua es la DGTA (Dirección General de Transporte Acuático).

La DGTA es la autoridad marítima competente en Nicaragua para regular las agencias navieras, en caso de dudas de algún buque que ingrese a puerto, sobre su documentación legal exigible, cualquier agencia naviera puede pedir una inspección además de la ya establecida.

VII. CONCLUSIONES

Después de haber estudiado y analizado este tipo de seguros de protección e indemnización en el mundo del derecho marítimo y aplicado en la práctica aseguradora se concluye lo siguiente:

1. El código de Comercio de Nicaragua contempla los contratos de seguro marítimos, pero siendo que es una norma que data de 1916 no se encuentra actualizado, tanto por la realidad comercial que vivimos como por el desarrollo tecnológico que ha tenido a nivel mundial el derecho marítimo.
2. Los contratos de seguros marítimos en Nicaragua no se encuentran regulados por una sola norma en particular sino por diversas que se complementan entre sí, y si hablamos de los seguros de protección e indemnización no están dispuestos en ninguna norma legal vigente y se han ido adoptando como parte de los usos y costumbres internacionales, para poder competir en el mundo de comercio internacional.

3. En Nicaragua la autoridad marítima que regula el transporte acuático es la DGTA establecido eso en la Ley 399 Ley de transporte acuático, como ente regulador y teniendo como fundamento la Ley 290 y lo hace por medio del Ministerio de Transporte e infraestructura (MTI).

4. Cuando hablamos del desarrollo de los seguros de protección e indemnización (P&I) en Nicaragua debemos tener siempre presente que estos seguros se rigen y forman de conformidad a las regulaciones de sus países de origen, donde nacieron es decir Inglaterra, Estados Unidos o Japón.

5. Al estar regidos por su regulación de origen, es por eso que las controversias que surjan en el camino deben resolverse por las disposiciones establecidas en su país de origen, es decir que si debe hacerse por arbitraje y en Londres.

6. Los alcances de los Seguros de Protección e indemnización (P&I) están más completos en el sentido que abarcan mayores riesgos a los que puedan exponerse los buques que los que asume un seguro de casco o de embarcaciones en general.

VIII. FUENTES DEL CONOCIMIENTO

I.- LEGISLACIÓN CITADA

- Constitución Política de Nicaragua. Publicada en la Gaceta No. 94 del 30 de Abril de 1987.
- Código del Comercio de la República de Nicaragua. Publicado en la Gaceta N°248 del 30 de Octubre del Año 1917.
- Código Civil de la República de Nicaragua. Publicado en La Gaceta No. 2148 del 5 de Febrero de 1904.

- Ley General de Seguros, Reaseguros y Fianzas. Ley No. 733. Publicada en La Gaceta No. 162, 163 y 164 del 25, 26 y 27 de Agosto del 2010.
- Ley No. 316, Ley General de la Superintendencia de Bancos y de Otras Instituciones Financieras, publicado en la Gaceta, Diario Oficial, No. 196 del 14 de Octubre de 1999.
- Ley 561, Ley General de Bancos, Instituciones Financieras no Bancarias y Grupos Financieros. Publicada en La Gaceta Diario Oficial No. 196 del 14 de octubre de 1999.
- Ley No. 838, Ley General de Puertos de Nicaragua, Publicada en La Gaceta No. 92 del 21 de Mayo del 2013.
- Ley 842, Ley de Protección de los Derechos de las Personas Consumidoras y Usuarias. Publicada en La Gaceta, Diario Oficial No. 129 del 11 de julio de 2013.
- Ley de Nacionalización del Sistema de Seguros, Creación del Instituto Nicaragüense de Seguros y Reaseguros (INISER). Publicada en la Gaceta, Diario Oficial, en la ciudad de Managua, a los dieciséis días del mes de Octubre del año 1979.

II.- DOCUMENTACIÓN CITADA

- Resolución CD-SIBOIF-719-2-MAR14-2012 “Norma para la Autorización y Funcionamiento de los Intermediarios de Seguros”

III.- BIBLIOGRAFÍA CITADA

- Amarelle Guillin, Vanessa. Una Aproximación al seguro marítimo de defensa jurídica. Tesis Doctoral UDC. 2017.
- Breedy Arguedas, Said. El Contrato de Seguro: principios generales, derecho comprado, legislación. Costa Rica, IJSA, 1era. edición, 2012, pp. 56 y 57.

- Cervantes Ahumada, Raúl, Derecho Marítimo, Editorial Porrúa primera edición, 1977.
- Clavero Ternero Manuel F. Novedades Recientes en el Seguro de P & I. IV Jornadas de Derecho Marítimo. Librería Carmelo. 153-209. San Sebastián. (1997).
- Fernández Carballo- Calero, P., Torres Pérez, F.J., “P&I Clubs: Organización interna y posición jurídica de los socios”, en García- Pita y Lastres, j.l., (dir), Quintans Eiras, M.R., Díaz de la Rosa, a., Estudios de Derecho Marítimo, Ed. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2012.
- García – Pita y Lastres José Luis, Estudios de Derecho Marítimo. 2012.
- GARCÍA- PITA Y LASTRES J.L., “El contrato mercantil de servicios”, AFD da Universidad de da Coruña, Nº 1, 1997.
- Garrígues, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Colombia, Editorial Temis, 7ma. edición 1987, pág. 251.
- Hazelwood S.J. P & I Law and Practice. J.M. Bosch Edition. Londres. 1989.
- Hill R y Hazelwood S J. An Introduction to P & I. Lloyd´s London Press. Londres. 1988.
- Hill Prados María Concepción. Los Clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo. J M Bosch Ediciones. Barcelona.1992.
- Resolución CD-SIBOIF-719-2-MAR14-2012 “Norma para la Autorización y Funcionamiento de los Intermediarios de Seguros”
- Sánchez Calero, F., Curso de Derecho del Seguro Privado I, Ed. Sever Cuesta, Bilbao, 1961.



- Vargas Yong Alejandro, Los clubes de protección e indemnidad (P&I Clubs). Tesis para optar por el grado de Licenciado en Derecho. 2009.

- Torrez Martínez, Olimpia Avellaneda. Orozco Delgadillo, Luis Enrique. “El SICA y la regulación de contratos en materia de transporte marítimo; situación particular en la república de Nicaragua”. 2007.

- <http://www.sgsica.org.com/miembros.aspx>

- <http://www.imo.org>

- <http://www.onu.org.com>

- <https://www.epn.com.ni>

RESUMEN

En el presente trabajo se hace un breve análisis de los Seguros de Protección e indemnización (P&I), su desarrollo y evolución a lo largo de la historia, así como determinar el alcance de los mismos en el transporte marítimo en general y en particular en Nicaragua para identificar los procesos de resolución de controversias existentes en materia reclamos de seguros de transporte marítimo.

PALABRAS CLAVES

Seguros, Indemnización, Protección, transporte marítimo, póliza, contrato.

ABSTRACT

This paper provides a brief analysis regarding the protection and indemnity insurance (P&I), its evolution in time, as well as the extent of general maritime transport and more specifically in Nicaragua, in order to indentify the corrent dispute resolution procedures in maritime transport insurance claims.

KEYWORDS

Insurance, Indemnity, Protection, Maritime Transport, insurance policy, contract.