

SEGUROS DE TRANSPORTES

Por FERNANDO RESTREPO VILLEGAS

(Apartes de la Tesis de Grado presentada por su autor para obtener el título de Doctor en Derecho y Ciencias Políticas).

Historia

Pasamos, así sea brevemente, a decir algo sobre la historia del seguro de transportes, por creer que si omitimos una reseña al respecto, nuestro estudio quedaría incompleto.

Existió en la antigüedad el contrato que se dominó préstamo a la gruesa, por medio del cual una de las partes contratantes recibía dinero de la otra en calidad de mutuo sobre su aparejo, cuando iba a hacerse a la mar, condicionada la devolución a la llegada a salvo al puerto de destino; si acaecía algún percance a la nave, el dinero pasaba a ser de propiedad del dueño del navío.

Con posterioridad a esta época, el préstamo se extendió a las mercaderías en tránsito y se le dió el nombre de "respondentia".

Sin embargo, este acuerdo de voluntades que los autores no vacilan en señalar como el origen del contrato de seguros de transportes, se diferencia esencialmente de éste, por cuanto en el primero el individuo usaba los medios pecuniarios de que disponía el asegurado, mientras, modernamente, el asegurador reintegra al asegurado de todo daño eventual sufrido, siempre y cuando haya sido previsto o estipulado en la póliza, tomando para ello los valores propios de que consta su patrimonio.

Se dice que Babilonia en los años 4000 a 300 A. J. y la India hacia el año 600, tuvieron conocimiento rudimentario de las transacciones sobre seguros, y ello se explica por las actividades comerciales de sus habitantes; pero sin embargo, quienes hicieron de él hasta cierto punto una rama más científica, más comercial, fueron los griegos. Para éstos, debían constar por escrito las cláusulas, y por duplicado, una de cuyas copias debía reposar en manos de los prestamistas de dinero, quienes se encargaban de su custodia.

Los romanos lo llamaron “**la trayectitia pecunia**”, por medio de la cual era dado al prestamista cobrar una tasa de interés más alta que la usual, debido a que el riesgo era extremadamente mayor.

Pero el comercio, a medida que se iba extendiendo, daba campo a perfeccionar las normas que regulaban la protección de los objetos que eran transportados de un lugar a otro para realizar el intercambio comercial, de donde, correlativamente los sistemas empleados para prevenir los riesgos, se iban haciendo más científicos, de tal suerte, que el establecimiento jurídico del sistema sólo se llevó a cabo por medio de las Ordenanzas de Barcelona en el siglo XVI.

El verdadero tránsito del contrato a la gruesa al seguro, fue conocido gracias a las relaciones comerciales surgidas entre Italia y España, naciones que por el volumen de comercio marítimo que entonces poseían, vieron la necesidad de prevenir las pérdidas frecuentes que se observaban en los productos que salían de sus puertos hacia otros del exterior, y que en la mayoría de los casos eran presa de los corsarios y piratas.

El establecimiento jurídico de las normas que rigen los seguros de transportes, se debió a los españoles, quienes crearon los modernos sistemas de garantías por medio de las Ordenanzas de Barcelona en el siglo XVI, como dijimos, a las que subsiguieron, entre otras, La Ordenanza del Gran Consejo de Venecia (1468), El Estatuto de Florencia (1523), y La Ordenanza de Burgos (1538), según Hors y Baus.

También en Inglaterra por los años de 1668 y 1669, hizo su aparición la sobresaliente asociación del Lloy's como fruto de la discordancia surgida entre asociaciones de aseguradores y fletadores, con el ánimo de defender sus profesiones contra los agiotistas y especuladores que azotaban por doquiera los seguros marítimos. Bástenos anotar al respecto, que esta agremiación aún existe hoy día, y se especializó en la liquidación de averías generales, para las cuales dió normas específicas que llevan su nombre.

Al incremento del comercio, siguió, por ende, el de los seguros y se hizo necesario entonces que se dictaran por los gobiernos normas protectoras de los comerciantes, lo que motivó en Francia el Edicto de Mayo de 1685 (21), por medio del cual se autorizó a la organización gremial conocida con el nombre de “La Chambre Générale d'Assurances” la facultad de contratar seguros, de explotar, con exclusión de todas las demás, este ramo. Mientras sucedía esto en Francia, Jorge I de Inglaterra hacía lo propio en su país por el año de 1720 y las empresas beneficiadas se denominaban la “London Assurance Corporation” y la “Royal Exchange Assurance Corporation”, quienes se dedicaban exclusivamente a la contratación de seguros marítimos.

Lo anterior, en cuanto respecta a los seguros de transporte marítimo oceánico, porque el terrestre tuvo un origen más próximo a nuestros días.

En la Edad Media necesariamente hubo de tener poco incremento esta clase de contratos, por la escasez de vías de comunicación terrestre que por aquél entonces existían, lo que correlativamente traía consigo la insignificancia de los riesgos a que estaban sometidas las

mercancías en tránsito. A esto se suma, la falta de mecanización de que aquella época adolecía. De tal suerte, que cuando ésta llegó, se multiplicaron los riesgos y los efectos transportados, por causa de las distancias y la rapidez, vinieron a sufrir más menoscabo, lo que trajo consigo, el que la facultad de previsión del hombre desarrollara su agudeza hacia los seguros terrestres, modificando, ampliando y creando las normas de los marítimos hasta el grado de perfección que hoy gobierna los contratos de esta naturaleza.

Importancia del Seguro de Transportes

La lucha por la vida a que se refiriera Darwin en su famosa obra "El origen de las especies", hace que el hombre tienda a poner de su parte todos los medios posibles para subsistir y defenderse. Ello hace que se trate de proteger las cosas contra los peligros que las amenazan.

El aumento de las operaciones comerciales, tan valiosas, numerosas y voluminosas hoy día, y en especial las relativas a mercaderías producidas en lugares distintos a aquél en que han de ser expuestas, expuestas por el transporte de que han de ser objeto a los numerosos riesgos que pueden traer consigo pérdidas o afecciones en forma que no puedan servir para el objeto a que son naturalmente destinadas, o aquél para el cual el cliente las hubiere adquirido, hacen que cada vez con mayor intensidad se trate de prevenir las causas que puedan malograr las aspiraciones de todo comerciante.

De ahí que el seguro de transporte, que aspira a depositar en un tercero el peligro que pueda menoscabar su patrimonio económico, tenga tan unánime aceptación.

Naturalmente que no faltará quienes afirmen y manifiesten su desconfianza hacia la institución, pero su concepto poco vale ante los múltiples testimonios de quienes han sido protegidos en forma suficiente y en consideración a la calidad de los riesgos previstos. A los primeros, sólo los induce a hacer tal declaración de manera tan falta de fundamento, o bien la negativa que les pudo haber dado algún asegurador ante un reclamo fuera de las condiciones de la póliza, o una ignorancia crasa sobre el objeto, fundamento y calidad de la protección que se presta.

Es natural, que quienes contraten una póliza deben poner sumo cuidado en la selección de los riesgos que necesiten ser amparados, pero contra esta previsión fundamental, la mayoría de los que solicitan de un asegurador el servicio de que cierta y determinada mercancía le sea protegida, se cuidan bien poco de que efectivamente, sean los riesgos que se les ofrece cubrir, aquéllos a que más expuesta está la cosa que se va a asegurar. De este error que nosotros llamaríamos más bien descuido, surgen en el momento del siniestro las reclamaciones infundadas, antijurídicas, y al rechazo del asegurador, la desconfianza del asegurado y la campaña de difamación contra el seguro, cuando no la calumnia.

Pese a lo anterior, el comercio y la industria moderna cada día que pasa, con mayor intensidad, solicitan de los aseguradores la

cobertura de las mercaderías en tránsito contra los múltiples daños eventuales a que suelen estar expuestas. Ello por sí sólo, como se comprenderá, habla de la bondad del sistema y de la confianza que se tiene en la honorabilidad de nuestros aseguradores, tendiendo al mismo tiempo a que se desarrolle e intensifique. Eso es suficiente.

Medios de Conducción de Mercaderías

El seguro de transportes se desenvuelve de acuerdo con las siguientes modalidades:

a) Transporte de mercancías por **tracción animal**, en arrastre de carretillas o carros por carreteras o caminos ordinarios. Como puede comprenderse con suma facilidad, en esta rama de la actividad económica, tan rudimentaria, el seguro de transportes es poco frecuente porque la conducción la hace de ordinario el mismo dueño de las recuas o carrocerías y, al transportarlas, como es el directo responsable en caso de siniestro, pone todo su cuidado en la conducción de tal suerte que aquéllos por este conducto son muy escasos. El seguro sigue la suerte de los siniestros.

b) Transporte de mercaderías por **ferrocarril**. Este medio es el más utilizado hoy día para la conducción de objetos comerciales dentro de los países civilizados, y aunque los autores españoles no le den la importancia en el campo de los seguros que se merece, en nuestro medio es de vital importancia por el volumen de operaciones que se llevan a efecto por su intermedio.

c) Transporte por **camiones** o **automóviles**. Ofrece sumo peligro cuando no es una empresa seria la encargada de hacer la conducción. Debe tenerse muy en cuenta que la organización administrativa y la solvencia económica del transportador son una base de apreciación de esta seriedad. De ahí la necesidad que existe del seguro de transporte cuando el contrato se pacta con un empresario particular. En este último caso realizándose una pérdida o deterioro del objeto transportado sería sumamente aleatorio que en el campo amistoso consiguiera el portador la cobertura del siniestro. El seguro, lo indemniza en cambio cuando tiene derecho a él, y en casos excepcionales, como dijimos anteriormente aún sin tenerlo.

d) Transporte por **buques** o **barcos**. Esta clase de vehículos transportadores está expuesta a todos los peligros del mar que de ordinario se denominan azares, y con ellos las mercaderías que transportan. Por la cantidad de riesgos a que están expuestos hace que sea muy necesario el seguro de las cosas transportadas por estos medios y que de la misma manera, sean los más frecuentes.

e) Transporte por **aeronaves**. Si bien, en esta clase de vehículos el riesgo de pérdida total es muy escaso, son bien frecuentes, las pérdidas ocasionadas por merma, deterioro, hurto y robo que se

presentan, de donde se desprende la utilidad que envuelve su protección.

Hemos dejado para el final de nuestro capítulo, lo referente a la conducción por los medios aéreos, por ser el más moderno de los seguros, pues, según Hors y Baus, prosiguió al descubrimiento de los globos aéreos llevada a efecto por los hermanos Esteban y José Mongolfier.

De suma lentitud fue la aparición en que los sistemas de protección de los objetos transportados por aéreo indujeron a los aseguradores a tomar sobre sí el peso de los riesgos, pues eran extremadamente azarosos, por las dificultades que se presentaban en los medios mecánicos que apenas se ponían en movimiento, pues, los resultados no se podían constatar con los modernos medios estadísticos para orientar en esta forma la experiencia; por otra parte, por la novedad del sistema, los riesgos no podían compararse a otros para sacar deducciones ciertas. Los aseguradores que se sometieron a la introducción de esta clase de riesgos tuvieron en un principio todas las de perder, precisamente, porque los riesgos dado el número tan insignificante de aparatos de que se disponía, eran muy pocos haciéndose indivisibles. La aviación, al sentir del mismo autor descrito, Hors y Baus, era prácticamente un deporte, peligroso por cierto, lo que motivó que su progreso fuera sumamente lento, y con él, el seguro. Pero los tiempos cambiaron y el comercio vino a desarrollar este medio mecánico de transporte hasta el punto de que en el interior de los países es el preferido. Este progreso paulatino, se acrecentó con la guerra mundial de 1914 y años siguientes, perdiendo de esta suerte su cariz de deporte, convirtiéndose en uno de los ramos de explotación económica más sobresaliente.

Durante este lapso, por la inseguridad de los habitantes de las potencias en lucha contra los bombardeos aéreos, y aprovechando los aseguradores esta propicia ocasión, lanzaron sus ofertas de seguros contra bombardeos, las que en consonancia con la época tuvieron un relativo éxito.

Poco a poco se intensificó el transporte por este medio y puede decirse que actualmente ninguna nación carece de aviación comercial. Este auge considerable y rápido del comercio tuvo por resultado crear condiciones favorables para las primeras tentativas de aplicación de un sistema de seguros para amparar en forma técnica los riesgos consiguientes, tanto por parte de los aseguradores, como de las compañías de aviación y cargadores.

División de los Seguros de Transportes

Por los medios adecuados para ejercer el seguro de transporte de cosas, los autores han distinguido el transporte marítimo oceánico, del terrestre, o más propiamente, seguro marítimo y seguro interior, que por sí solos expresan el lugar territorial por donde las mercancías se conducen, del puerto costanero hacia el interior, o hacia el exterior. Los autores españoles, sin embargo, consideran el primero como el que trata de garantizar propiamente las naves que hacen la

conducción, o lo que se denomina en nuestro argot de seguros “de navegación o de casco”.

Como ante todo, el seguro es el campo por excelencia de la experiencia y de la práctica que se tiene, si queremos dar una idea más o menos completa, debemos circunscribirnos a lo que nuestros aseguradores denominan seguro de transportes, vale decir, propiamente a las mercaderías en tránsito, sin tener para nada en cuenta el casco de las naves lo cual es materia de otro seguro diferente.

Así, pues, el seguro de mercaderías puede ser en el trayecto interior, o en el marítimo, es decir, ya sea que las cosas sujetas al riesgo sean transportadas desde el interior hasta el puerto de embarque, si han de ser exportadas, o desde éste al interior; y el marítimo, sea que se tome en cuenta el lugar de origen en el exterior hacia puerto colombiano, o desde éste al lugar de destino en otro país distinto.

Las Condiciones Generales para Seguros de Transporte, emanada del Comité de Seguros de Transporte Colombiano, manifiesta en su cláusula 10ª.

“Comienzo y fin de los riesgos. — Tomando como base de apreciación los lugares geográficos estipulados en el Certificado de Seguro, los cuales forman “el trayecto asegurado”, por la Cía. el Seguro hecho bajo esta póliza ampara los intereses asegurados desde el momento en que son sacados de sus depósitos de origen para ser expedidos directa o indirectamente a sus destinatarios, hasta el momento en que llegan a los depósitos de destino. En los casos de mercancías despachadas en condiciones C.I.F. (costo, seguro y flete), refiriéndose tal seguro al trayecto marítimo y asegurados en el trayecto interior solamente, la responsabilidad de la Compañía comienza desde el momento en que tales mercancías son embarcadas con dirección al lugar de su destino, al tenor de lo dicho en esta misma cláusula y sin perjuicio de la responsabilidad que corresponda al primer asegurador por el siniestro amparado por él, para lo cual se tendrá en cuenta el Certificado de Avería expedido por el Reconocedor de la Compañía. Para mayor claridad se advierte que el Seguro tomado desde Barranquilla, Buenaventura, Cartagena o Santa Marta, comienza a tener efecto únicamente desde que la cosa asegurada es movilizadada con dirección inmediata al vehículo que haya de transportarla al interior, es decir, desde el depósito más próximo a su embarque”.

Propiamente, pues, el seguro de transportes es uno solo, aunque prácticamente, se subdivide en dos para comodidad de transportadores y aseguradores; y el fin que se busca es el de seleccionar los riesgos para efectos de la fijación de las primas, pues, no es lo mismo prever las contingencias que puedan ocurrir o que cause un siniestro a las mercaderías transportadas en el interior, que las que lo son hacia o desde otro país en el exterior.

Podría argumentarse en favor de la tesis de que el seguro de transporte es uno solo, cualquiera que sea el trayecto asegurado, con las disposiciones de nuestro Código de Comercio, cuando en su artículo N° 666 afirma: “El asegurador gana irrevocablemente la prima desde el momento en que los riesgos empiezan a correr por su cuenta”. Y confirma nuestro aserto, el hecho de que el asegurador no está obli-

gado a devolver cantidad alguna al asegurado aunque el siniestro haya ocurrido al empezar el trayecto marítimo, estando la mercancía amparada en ambos.

Más explícitas al respecto son las **disposiciones** que rigen en cuanto se relacionan con el contrato de transportes, emanadas del Comité de Seguros de Transportes de la Asociación Colombiana de Aseguradores y que comentaremos más a espacio adelante.

Naturalmente, y como vimos al estudiar la historia de los seguros de transportes, el primero en tener existencia comercial fue el marítimo porque el asegurado prestaba sobre la mercancía transportada por mar y se reintegraba en caso de que ocurriera el siniestro de su nave por alguno de los riesgos previstos. El transporte terrestre, apareció como una extensión del marítimo mediante consideraciones prácticas, aplicando las mismas disposiciones a las mercaderías en movimiento o que se encontraban ya en su destino y a cubierto de los azares del mar, bien fuera en bodegas, astilleros, embarcaderos, etc., y su acomodación se efectuó por medio de la **cláusula de depósito a depósito**.

Los autores españoles contemplan bajo el mote de “seguros mixtos”, lo que nuestra práctica comercial denomina seguros de transporte, pues, comprende por igual al marítimo y al interior.

Trayectos

En cuanto a lo que se denomina trayectos por asegurar, nos permitimos transcribir, por la claridad con que está expuesta, la **disposición** pertinente de la Asociación Colombiana de Aseguradores, que actualmente rige entre nosotros.

Antes de pasar a hacerlo, permítasenos manifestar que una **disposición** es una resolución del Comité de Seguros de Transportes en relación con “las tarifas y condiciones para seguros de transportes”, las cuales deben ser estrictamente observadas por todas las Compañías afiliadas y por sus respectivos agentes.

“8º Trayecto asegurado. — Para confirmar el espíritu de la cláusula décima de las Condiciones Generales de la Póliza para Seguros de Transporte (CGPST), y determinar más claramente la responsabilidad de la Compañía por razón del “Trayecto Asegurado”, se hacen las siguientes aclaraciones que conviene consignar en el Certificado de Seguro cuando las circunstancias así lo indiquen:

“1º Cuando se trata de mercancía procedente del extranjero y destinada al comercio de la costa colombiana, el **trayecto marítimo** comienza **desde** el lugar en que el despachador entrega la mercancía por cuenta del asegurado, en el lugar de origen y para ser expedida a su destinatario, **hasta** el depósito del mismo asegurado en el lugar de destino.

“2º Cuando se trata de mercancía de importación asegurada de “depósito a depósito” y destinada al comercio del interior, el **trayecto marítimo** comienza **desde** el lugar en que el despachador entrega la

mercancía por cuenta del asegurado en el lugar de origen y para ser expedida a su destinatario, **hasta** el recibo de la misma mercancía por la aduana, siendo entendido que el tiempo que dicha mercancía permanezca allí depositada (sin perjuicio del aparte c) de la cláusula 7ª de las CGPST), antes de la liquidación y pago de derechos o su nacionalización, corresponde al trayecto marítimo y, el **trayecto interior**, se entiende **desde** que la mercancía queda nacionalizada por la aduana **hasta** cuando llega al depósito del destinatario (asegurado), siendo entendido que el tiempo que dicha mercancía permanezca en los depósitos de aduana (sin perjuicio del aparte c), de la cláusula 7ª de la CGPST), después de la liquidación y pago de derechos o su nacionalización, corresponde al trayecto interior.

“3º Cuando el seguro se solicita para el **trayecto interior únicamente**, tratándose de mercancía procedente del extranjero, la responsabilidad de la Compañía queda regulada por la cláusula 10ª de las CGPST, y por la condición “depósito a depósito”, sin perjuicio de las “disposiciones” 10ª y 11ª.

4º La condición “**depósito a depósito**” comprende todo el trayecto que normalmente haya de recorrer la mercancía por cuenta y riesgo del interesado en el seguro (asegurado), **desde** su depósito en el lugar inicial de origen **hasta** el depósito en el lugar de su destino final.

“**Nota:** Se aclara la forma en que deben aplicarse las tasas de los trayectos marítimo e interior:

“El trayecto marítimo termina en el puerto de descargue indicado en el conocimiento de embarque, o en otro diferente en el que las mercancías sean descargadas por motivo de variación en el viaje, siempre que tal variación haya obedecido a fuerza mayor ajena a la voluntad del asegurado.

“Por ejemplo a un cargamento destinado al comercio de Barranquilla, en cuyo conocimiento de embarque figura este puerto como el de descargue, por orden de las autoridades o por cualquiera otra causa ajena a la voluntad del asegurado es descargando en Cartagena de donde es remitido a Barranquilla, se le debe cobrar únicamente la tasa marítima sin que haya lugar a cobrar la tasa del trayecto interior Cartagena-Barranquilla”.

Se desprende de la transcripción hecha, que son tres los trayectos asegurables: el marítimo, el interior, y el de permanencia en las aduanas, comprendidos en todo caso por dos lugares geográficos previamente determinados durante cuyo recorrido o permanencia, las cosas están sujetas a riesgos de pérdida, merma o deterioro.

Para terminar convenientemente este capítulo, bástenos explicar un poco lo que se entiende por seguro de permanencia en las aduanas, pues, con relación a los otros dos, las disposiciones de la tarifa y condiciones del seguro de transportes, son bien claras y precisas.

La condición 12ª del Comité de Seguros de Transportes concede a los aseguradores el poder de expedir certificados de seguro, a

petición expresa del asegurado y como adición al seguro marítimo sobre mercancías transportadas en el trayecto comprendido entre los almacenes de la aduana y el depósito o almacén del asegurado; con esta adición, quedan amparados los objetos contra los riesgos a que estén expuestos mientras permanecen en la misma aduana; los derechos quedan así mismo cubiertos si son generales, pues los de huelga, asonada y conmoción civil tienen que ser especificados de manera expresa, y dan al asegurador el derecho de cobrar un recargo complementario.

Seguros C. I. F.

La expresión anterior indica que el vendedor de las mercaderías toma sobre sí, a su cargo, los gastos provenientes del **seguro marítimo** de la mercancía y los del transporte mismo, comprendiéndolos en el precio.

Por extensión, y teniendo en consideración la cláusula décima de las Condiciones Generales para Seguros de Transporte que trajimos a nuestro estudio anteriormente, y a la **condición** octava ya transcrita, el Comité de Transportes permite asegurar también C.I.F. mercancías contra los riesgos a que queden expuestas **inmediatamente** después de la vigencia del seguro **marítimo**, cuando se trata de seguros C.I.F. (cost, insurance, freight).

Dice así la **disposición 10ª**:

“Continuidad del Primer Seguro (C.I.F.) ...sobre mercancía importada puede asumirse responsabilidad **inmediatamente después** de que cese la vigencia del seguro marítimo en los despachos C.I.F. (costo, seguro y flete) mediante las condiciones que se enumeran a continuación. En este caso deben consignarse en el certificado de seguro respectivo la expresión **“en y desde”** el lugar de origen del **“trayecto asegurado”**.

“1º — La aceptación de esta responsabilidad adicional debe limitarse a los casos de expresa solicitud del interesado, cubriendo de preferencia el riesgo de **“PT”**.

“2º — Este seguro queda sujeto a las CGPST, y es absolutamente independiente del seguro marítimo por lo que concierne a la responsabilidad del primer asegurador en virtud de las condiciones del seguro pactado con él.

“3º — La tasa adicional para asumir esta responsabilidad es de diez centésimos por ciento (0.10%) para los riesgos de **“PT”** y de **“RFE”** (bulto completo), y debe sumarse a la tasa de PT correspondiente al trayecto asegurado. Para otros riesgos **“AP”**, **“RFE”** (saqueo), **“APRFE”** (bulto completo) y **“APTFE”** (saqueo), la tasa adicional es de 0.15% y debe sumarse a la tasa básica”.

Recargos

En cuanto a los recargos por razón del trayecto asegurado

hay que tener muy presente que un cargamento puede ser excluido del seguro durante un determinado trecho, y que mientras que vaya en un vehículo especificado se sustrae a la responsabilidad del transportador y asegurador en cuanto a las consecuencias que puedan afectarlo.

De la misma manera los gastos que se puedan ocasionar por la permanencia en los puertos, aduanas, muelles, embarcaderos o bodegas, corren por cuenta del asegurado como se dijo al hablar del trayecto asegurado y que denominamos "permanencia en las aduanas".

Es de justicia el que el asegurador pueda cobrar decargos cuando los riesgos a que está expuesta son más azarosos que en las condiciones generales, comunes y corrientes. No es lo mismo tomar sobre sí los riesgos cuando la mercancía transportada está al abrigo del aire, la luz, el sol, el agua, que cuando no lo está, cuando los objetos de que se trata son materias inflamables o fácilmente corruptibles etc.

Y, por último, si en el trayecto marítimo se aseguran los objetos contra ciertos y determinados riesgos, no es posible hacerlo sólo sobre algunos de éstos en el interior. El riesgo corrido, en uno u otro caso, debe extenderse a la totalidad del trayecto recorrido. Así, por ejemplo, si una determinada especie se protege contra pérdida total solamente, no podría en el trayecto interior ampararse contra avería particular o falta de entrega. El riesgo, en consecuencia, teniendo presentes los lugares geográficos de salida y entrega, es indivisible.

Pólizas

Como se dijo, para probar la existencia legal del contrato de seguro, se necesita de la póliza por cuanto nuestro Código de Comercio estatuye en su artículo 638 que la única prueba que puede presentarse para asegurar su existencia ha de ser una escritura pública, privada u oficial, en donde conste la convención celebrada.

Por disposición del artículo 640 *ibidem*, todo documento de tal naturaleza debe contener entre otras especificaciones, las siguientes:

- a) Nombres y apellidos del asegurador y asegurado, y el domicilio de ambos.
- b) La declaración de la calidad que toma el asegurador al contratar el seguro.
- c) La designación clara del objeto, lo mismo que su naturaleza y valor.
- d) La cantidad asegurada.
- e) Los riesgos que el asegurador toma sobre sí.
- f) La época en que principia y concluye el riesgo para el asegurador.
- g) La prima del seguro y el tiempo, lugar y forma en que haya de pagarse.
- h) La fecha con expresión de la hora.

La naturaleza misma del contrato de seguro de transportes, hace que muchas de las especificaciones ordenadas por la ley en la disposición transcrita hayan sido modificadas, y que otras no tengan ninguna aplicación por inoperantes; así:

Las pólizas están divididas en dos partes: una sobre las **condiciones generales**, en su mayor parte dedicada a la especificación de los distintos riesgos, riesgos cubiertos y no cubiertos, causas que anulan el seguro y limitación de la responsabilidad de los aseguradores.

La segunda, determina la voluntad del asegurado en cuanto hace relación a las mercancías que desea le cubra el seguro contra los riesgos que en el mismo lugar se especifican, durante el término y trayecto allí enumerado, por la cantidad que estime suficiente para la completa reparación del daño eventual que pueda acaecer y mermar, deteriorar o perder el objeto protegido.

De tal suerte, que escogida una determinada póliza los elementos que se deben especificar en ella son distintos, pues, como pasamos a verlo, operan de manera diversa según sea **automática** o **de diversos asegurados**.

Por último, hay que hacer notar que en la práctica mercantil colombiana, los términos **póliza** y **certificado** se diferencian contra la costumbre imperante en países extranjeros en donde se usa preferentemente la primera expresión. Estriba la diferencia que hacemos entre póliza y certificado, en que la primera generalmente está destinada a contener los términos generales del contrato de seguro celebrado entre asegurador y asegurado, por el cual, el primero se compromete a amparar **todos** los despachos del segundo que con anterioridad se prevean, en los trayectos y riesgos determinados en élla y por una suma especificada para cada caso particular, de acuerdo con reglas que se determinan en la misma póliza. Por su parte, el asegurado se compromete a asegurar **todos** los despachos sin limitación de ninguna clase, en los mismos términos anteriores.

El **certificado**, en cambio, tiene lugar cuando en presencia de un determinado despacho, el asegurador hace una **aplicación** a la póliza y expide la constancia correspondiente, la que tiene en todo caso, el mismo valor que la póliza misma.

Póliza Automática

La libertad contractual en que la ley 27 de 1888 ha dejado a las partes para convenir todo cuanto sea del caso en pro de sus mutuos intereses tiene su máxima realización con la póliza automática, ideada para responder a las múltiples necesidades que a diario se presentan y para las cuales, a medida que surgen, el hombre va adoptando los remedios adecuados, de tal forma, que al lado de las reglas generales, existen otras sucesivamente consagradas por la costumbre, la práctica mercantil de los aseguradores o la jurisprudencia, así sea ésta escasa como en nuestro país, por los pocos casos controvertibles que se presentan.

Como consecuencia de lo anterior, surgió la póliza automática, que es simplemente, como veremos, una forma ingeniosa y precisa por

medio de la cual una persona natural o jurídica, que por razón de su oficio y en virtud del volumen de sus negocios está constantemente esperando y despachando mercancías, se obliga a asegurar la **totalidad** de los despachos que envía o recibe en la forma, condiciones, trayectos y riesgos previstos, determinados y convenidos en la misma póliza.

Por la póliza automática, se dijo, se amparan todos los cargamentos que el asegurado haga o se le hagan, de manera obligatoria, y esta obligatoriedad es común al asegurador, quien debe aceptarlos, y del asegurado quien queda comprometido a dar el aviso correspondiente. En cuanto al tiempo en que empieza a correrse el riesgo por parte del primero, se dirá que es desde el momento en que son expedidas las mercancías en el lugar de origen cargando el asegurado con la obligación de dar noticia detallada al asegurador de su forma, vehículo de conducción, calidad, cantidad y precio de los objetos del seguro, sin que por ello se necesite que la noticia sea previa al despacho, pues si ocurre un siniestro mientras el asegurado avisa el despacho a que se refiere, siempre será cubierto dentro de las condiciones generales de la póliza y las especiales propias del seguro contratado.

Y se equivoca quien piense que este modo de proceder viola las disposiciones legales contenidas en el artículo 646, inciso 4º del Código de Comercio que a la letra, dicen: "No pueden asegurarse las cosas que han corrido ya el riesgo", porque, desde la suscripción de la póliza, el contrato tiene existencia legal; sólo que puede perfeccionarse una vez expedidas las mercancías que se deben comprender en el certificado correspondiente.

Esta póliza constituye una verdadera innovación y un adelanto en el afán de prevenir los riesgos que puedan amenazar el patrimonio económico, que no social, ya que para el asegurado es la máxima garantía que puede otorgársele, y para la empresa aseguradora una expectativa que, de cumplir el asegurado sus obligaciones, le deja un buen lucro.

Como se dijo, todos los cargamentos quedan asegurados automáticamente, aún sin noticia previa, como característica especialísima; de ahí que sólo se preste a aquellas personas o entidades de honorabilidad reconocida, de responsabilidad moral intachable, pues, en ningún contrato como en éste, cada una de las partes debe estar segura de que la otra contrata de buena fé, animada del mejor deseo de cumplir los compromisos adquiridos por efecto del acuerdo de voluntades.

La investigación que llevan a efecto los aseguradores tendiente a adquirir el convencimiento de que el asegurado por medio de una póliza automática de transporte es persona de reconocida honorabilidad, y sobre todo, que cumplirá sus obligaciones, es lo que se denomina "**selección del riesgo moral**".

Puede verse sin lugar a mucho esfuerzo, cuán difícil es esta investigación sobre todo si se tiene en cuenta que la buena fé es un elemento interno, subjetivo, sin mayores manifestaciones exteriores, por cuya causa los aseguradores necesitan medios especiales para hacerse a los conocimientos necesarios que les dé una certeza cuasi absoluta sobre la bondad del cliente que solicita sus servicios. Pertene-

cen a estos medios las referencias bancarias y comerciales de que disponga el cliente, y la inspección que, de derecho o por la convención, tenga la empresa aseguradora sobre los libros, documentos y demás papeles que tenga o pueda tener el asegurado y que se relacionen directamente con el contrato.

Toda obra que conlleve fiscalización e inspección, encuentra en aquellas personas en quienes ha de ejercerse, una natural oposición. De ahí que los aseguradores, quienes tienen de acuerdo con el contrato de seguro el derecho de inspeccionar y vigilar las actuaciones del asegurado en cuanto atañe al acuerdo de voluntades celebrado, se abstengan en muchos casos de ejercer esta acción, y obren conforme a ese poder que tienen, sólo en casos extremos, pues, antes de apelar a este sistema, echan mano de los **sobordos** de los barcos marítimos y naves aéreas. Los nuestros, tienen medios de obtener magníficas informaciones al respecto en la "**Revista de Sobordos**" que sirven los señores Quintero Hermanos Ltda., dedicada de manera exclusiva a los transportes.

Hay que tener presente, que una de las causas que pueden dar al traste con los negocios sobre esta clase de pólizas, está constituida por la desorganización que impera en muchas empresas, industriales y comerciales, pues, aunque no pueda dudarse de su honorabilidad y buena reputación, la falta de diligencia puede hacer que se omita avisar uno o muchos despachos en perjuicio del asegurador. Esta selección, queda comprendida también dentro del riesgo moral por cuanto con sólo un chequeo sobre la forma de operar el negocio, puede darse cuenta de las irregularidades que existan.

Para comprender en qué forma se ha de orientar la inspección, bástenos decir que las obligaciones principales, amén de las generales, sobre las cuales descansa la convención, se reducen, por parte del asegurado al compromiso de avisar todos los cargamentos, de tal suerte que queden comprendidos en la citada póliza de modo exclusivo, y a pagar el importe de la prima en el tiempo, forma y lugar convenido, y a reportar en la misma manera todos los despachos de mercancías que haga o reciba.

El asegurador por su parte, se obliga a responder por los riesgos estipulados en la póliza durante el tránsito de las mercaderías por el trayecto convenido, por el valor del despacho que haga o se le haga, hasta concurrencia de la cantidad asegurada.

Están ligadas las partes, así mismo, a las convenciones adicionales que introduzcan por medio de las cláusulas que a bien tengan estipular aunque se sustraigan al cumplimiento de las condiciones generales.

Póliza abierta

Es una especie de póliza automática, por cuanto por medio de ella se aseguran **todos** los despachos que el asegurado pueda hacer o que se le hagan, pero difiere de ella porque los avisos deben ser previos al respectivo despacho.

Se estipulan determinados riesgos, mercancías que deben ser comprendidas dentro del contrato, y una suma máxima sobre la cual

se mueven los cargamentos delimitando en esta forma la responsabilidad del asegurador. Comúnmente suelen contratarse esta clase de pólizas por los transportadores, los bancos y los comisionistas.

La pérdida invariablemente ha de ser motivada por un caso fortuito, vale decir, un hecho tal que haya escapado a toda previsión por parte del asegurado y que sin ser previsible o que haya podido ser evitado, con una mediana prudencia, siempre acaezca el insuceso dañoso que destruya o menoscabe el patrimonio asegurado, en todo o en parte.

Es decir, se requieren las mismas exigencias para la existencia de la póliza abierta, que para la automática, por la razón apuntada al principio, de que aquélla es simplemente una forma especial de la segunda.

No hay para qué explicar la necesidad de tener previstos todos los riesgos que puedan afectar las mercancías en tránsito por parte de los mismos transportadores; bástenos decir, que de acuerdo con el artículo 298 del Código de Comercio, "el porteador es responsable" . . . de la conducción de las mercaderías y de su arribo al lugar y en plazo que determine el contrato. Su responsabilidad principia desde el momento en que las mercaderías quedan a su disposición o la de sus dependientes, y concluye con la entrega a contento del destinatario".

A esta póliza abierta destinada a los transportadores, quedan ligados sólo aquellos despachos en que el porteador solicite al transportador previamente, el servicio de quedar asegurados; pero en ningún caso ampara el riesgo civil proveniente de dolo o culpa del mismo transportador, o imputable a sus dependientes o empleados.

Las bancarias operan en forma similar a la de los transportadores, sobre la base de despachos avisados con anterioridad a la conducción. Los bancos abren cartas de créditos irrevocables para garantizar importaciones, es decir, se comprometen por el importador a cubrir al despachador el importe de la introducción. Este despacho debe ser asegurado en favor del banco y para poder cubrir en caso de siniestro el valor correspondiente, hay que contar en primer término con la entidad asegurada, quien no autorizará el pago si no ha recibido del importador el valor correspondiente a la compra que hubiere efectuado.

Las primas en estas pólizas se cubren por medio de reportes y la forma de éstos se conviene en el momento de celebrar el acuerdo de voluntades, bien por despachos, o por relaciones quincenales o mensuales. Esta designación queda, en todo caso, al arbitrio de las partes.

Póliza de Diversos Asegurados

Difiere sustancialmente de la automática en que los despachos son asegurados previamente, no existe automaticidad. Opera cuando los aseguradores expiden una póliza y a solicitud del asegurado se hacen aplicaciones por determinadas mercancías una vez escogidos por el interesado los riesgos, los trayectos y especificados los objetos del seguro, su calidad, cantidad y precio.

Las Condiciones Generales de las Pólizas para Seguros de Transporte son las mismas en ésta que en las demás, pero la que es

motivo de este capítulo, es más usada por los pequeños importadores y exportadores, por aquéllos cuyo volumen de negocios es pequeño, o que sólo requieren asegurar sus despachos ocasionalmente.

Viene a llenar esta modalidad de los seguros de transporte, un vacío que se presentara y que afectaba directamente a los menos pudientes por cuyo motivo nos inclinamos a considerarla más social que la automática.

Sólo se requiere de parte del asegurado para obtener una póliza de esta naturaleza, que no posea una automática ya que, como se dijo en repetidas ocasiones, por la segunda el interesado se compromete a asegurar todos los despachos de mercancías que haga o se le hagan. Si poseyéndola, amparase mercaderías con aplicación a una póliza de "diversos asegurados", se quebrantarían las obligaciones contraídas para con el primer asegurador y en caso de siniestro acaecido en estas condiciones podría éste negarse a cubrir el valor correspondiente por haber faltado el otro contratante a las obligaciones contraídas.

Amparos que se prestan

Corrientemente se cubren por medio de las pólizas de transportes dos clases de amparos: la pérdida y la avería.

La primera dice orden a la desaparición física completa del interés asegurado, de tal suerte que para que se configure se necesita que lo que antes era, haya dejado de ser, o que se haya extraviado sin ninguna responsabilidad del asegurado, de tal suerte que cuando un hecho imprevisto y repentino pone los objetos transportados fuera del alcance de la mano del hombre, aunque esa desaparición no sea física, también está comprendida en la póliza.

El amparo de pérdida comprende dentro de nuestros sistemas que rigen los seguros de transportes, propiamente, los siguientes riesgos:

- a) Pérdida total;
- b) La extensión de este riesgo a ciertas cosas que sin perderse realmente se han averiado en casos excepcionales;
- c) El robo;
- d) El hurto; y,
- e) La falta de entrega y la avería general.

Cuando esa desaparición no es completa, cuando el objeto sólo sufre desmejoras, imperfectos que lo hace impropio para el fin a que naturalmente ha sido destinado, se da lo que se denomina **avería**, grado hacia la destrucción de la cosa, de menor importancia que la pérdida, porque el objeto subsiste pero imperfecto. Cabe anotar sí, que es más frecuente su ocurrencia en la práctica, que la de la pérdida total.

La avería comprende propiamente la **particular**, ya que la general, dijimos está amparada por la pérdida total.

Hay fuera de esta clase de amparos, otros especiales que más a espacio, igual que los anteriores detallaremos en los capítulos posteriores; son ellos: el seguro de conmoción civil, huelga y estado de guerra internacional; el seguro de valores; el seguro de semovientes y el de café de exportación.

Estas consideraciones son suficientes para entrar a estudiar las combinaciones que los modernos aseguradores han ideado sobre los riesgos, hasta el punto de hacer de ellos verdaderas gamas proteccionistas de los intereses transportados; en consecuencia, han armonizado las necesidades que la vida moderna va trayendo para los asegurados, después de un cuidadoso estudio de los riesgos, con su deseo de servirle como asegurador y de obtener el lucro que les es permitido.

Pérdida Total

El Código de Comercio en su artículo 636, afirma: cuando la pérdida o el deterioro ascienden a las $\frac{3}{4}$ partes del interés asegurado, debe considerarse que se está en presencia del riesgo de pérdida total.

Pése a ello, y en virtud de lo dispuesto por la ley 27 de 1888, artículos 7 y 14, sobre prioridad de las convenciones celebradas entre las partes contratantes del seguro, sobre la misma ley, sólo se entiende por pérdida total la desaparición física del interés asegurado de una manera completa y física, bien porque no pueda recuperarse el objeto del seguro, o porque haya dejado de ser lo que era. No constituyen, en suma, pérdida total, las desapariciones así sean físicas, de los contenidos de determinados fardos o garrafones. Así, si una máquina se rompe y no presta al asegurado el servicio que se buscó al adquirirla, no existe pérdida sino avería.

En la tabla de los riesgos, y por consiguiente de la protección que se presta, este es el más incompleto, el más deficiente. Por estas circunstancias, los aseguradores han extendido el riesgo de pérdida total, a ciertos riesgos provenientes de accidentes sufridos en determinados vehículos y en ciertas circunstancias, aunque la desaparición no sea debida a accidente fortuito ni sea compleja, de tal manera que quedan comprometidos también en ella no sólo la pérdida total, sino las averías particulares a que den origen los siguientes accidentes:

a) Naufragio. — Este tiene lugar cuando el vehículo en donde las mercaderías son transportadas se sumerge totalmente bajo el agua, o aunque no lo sea tan rigurosamente, un caso fortuito o una fuerza mayor llegan a hacer agua la embarcación de suerte que las mercaderías apenas sí se averían.

Suele especializarse en las pólizas, por medio de las Condiciones Generales para Pólizas de Seguros de Transportes, en la forma que a continuación se enuncia:

“Naufragio. — Entiéndese por tal únicamente el hundimiento total de la embarcación y también el parcial, causados por caso fortui-

to o fuerza mayor, y requiriéndose para que se considere que ha habido naufragio parcial, que la nave se hunda de manera que la cubierta inferior quede sumergida y el agua penetre por las escotillas o por las roturas que haya sufrido el casco, inundando las bodegas o las calderas o las máquinas, de suerte que la embarcación quede incapacitada para navegar por el impulso de sus propias máquinas, no obstante las maniobras de salvamento que deben ejecutarse de acuerdo con las disposiciones legales, siempre que no se trate de un simple caso de varamiento o encalladura. Tratándose de planchones, botes o remolques de cualquier clase, se entiende por **naufragio**, únicamente el **total** hundimiento de la embarcación”.

De tal suerte, que los modernos aseguradores establecen una regla general en relación con el hundimiento: éste debe ser total, o parcial causado por caso fortuito o fuerza mayor, y como excepción cobija las pérdidas sufridas por el hundimiento de planchones, remolques etc., siempre y cuando se sumerjan por entero, junto con su carga, bajo el agua. No se acepta en estos últimos, el hundimiento parcial aunque sea debido a caso fortuito o fuerza mayor.

El hundimiento parcial prácticamente es distinto a la encalladura, rotura del casco por colisión, etc., y por dicha causa, si estos hechos imprevistos llegaren a acaecer, no están cubiertos por las pólizas comunes dentro del riesgo de pérdida total, sino que hay que ampararlos expresamente.

Entre nosotros, y tratándose del Río Magdalena, existe una reglamentación especial en cuanto dice relación a los siniestros producidos por hundimiento de embarcaciones que se puedan presentar en él. Las reclamaciones que en tal sentido se presenten, se resuelven por intermedio de la Asociación de Aseguradores Colombianos, ASECOLDA, quien en último caso decide si el siniestro acaecido es de pérdida total, o simplemente de avería.

b) Incendio. — Por igual comprende este hecho las pérdidas y daños causados por el fuego propiamente dicho, como todo menoscabo sufrido por los cargamentos por efecto de los actos de salvamento que se llevan a efecto en la extinción de aquél.

Se exceptúan de este amparo los daños causados por el fuego cuando proviene del estado de ignición latente dentro de la mercancía asegurada, como que su naturaleza es la de producir el fuego. Sería el caso de los explosivos, sustancias que se confeccionan a base de fósforo o materias igualmente inflamables.

Naturalmente que si por consecuencia de la extinción del fuego producido por esta clase de efectos, se deterioran o pierden otras mercancías, éstas sí quedan amparadas por la póliza ordinaria.

Cuando a la vez se tiene asegurado un cargamento contra pérdida total e incendio, si éste se produce, el valor del resarcimiento de perjuicios a que haya lugar se toma primeramente del seguro contra incendio y sólo cuando sea insuficiente para cubrir su importe, el de transporte coadyuva con el faltante.

También se comprenden dentro de la expresión pérdida total las pérdidas o daños eventuales causados por **descarrilamiento**, **despren-**

dimiento de vagonetas, caídas accidentales de naves aéreas y de la misma manera las caídas accidentales que puedan sufrir las mercaderías a los ríos o lagos o al mismo mar y cuyo rescate sea imposible por los medios mecánicos disponibles en ese momento.

Por último, el riesgo de pérdida total comprende también la **avería general**.

c) **Avería general**. — Se le denomina también con los apelativos de **común** o **gruesa** expresiones que de por sí solas expresan su uso.

Cuando por circunstancias especiales los transportadores tienen que “echar” parte de la carga para aligerar las naves o vehículos transportadores con el fin de que no sufran deterioro las demás, las mercancías salvas contribuyen **proporcionalmente** a subsanar o reparar el valor de los perjuicios causados con la echazón.

Mundialmente han sido aceptadas las Reglas de York Ambers para determinar esta proporción, y sobre todo, se consignan en ellas los elementos que sirven para configurar esta clase de averías, dentro de los cuales se cuentan:

a) **El sacrificio debe ser voluntario**. — Tiene lugar esta exigencia en virtud de que la naturaleza humana tiende en todo momento a hacer que, de dos males que se presentan con igual probabilidad de acaecer, suceda el menor.

b) **El peligro debe atentar contra la integridad total del cargamento**. Este peligro es el origen de la teoría y constituye al mismo tiempo el fundamento de los sacrificios, la causa, es el deseo de prevenir los sucesos dañosos.

A la indemnización contribuyen por igual los cargamentos salvados y la nave o vehículo transportador, y de esta concurrencia sólo se excluyen el correo y los equipajes de los pasajeros. Para establecer la medida del sacrificio, su proporción, existen ajustadores internacionales, casas especializadas en la materia, a las cuales remiten todos los aseguradores los negocios, para decidir su responsabilidad en los riesgos que los han afectado.

Dice el artículo 281 del Código de Comercio:

“Son avería general no sólo los daños que, en virtud de deliberaciones motivadas y antes o después de emprendido el viaje se causen compacta o separadamente a la nave, a su carga para salvarlas de un riesgo, sino los daños sobrevinientes por consecuencia directa e inmediata del sacrificio, y los gastos imprevistos ejecutados en beneficio común en las formas y épocas indicadas”.

De esta disposición legal se desprende que los requisitos esenciales para determinar la existencia de la avería general, son los siguientes:

1º) Debe existir la inminencia de un peligro pues la póliza no cubre la baratería del capitán, o sea, los hechos dolosos cometidos por éste o por los tripulantes bajo su mando en detrimento de los inte-

reses asegurados, sean intencionales o nó y sin que el accidente pueda tenerse como una consecuencia de los riesgos del mar.

2º) Los sacrificios que se hagan, deben ser proporcionados a la eventualidad del suceso dañoso y la naturaleza e inminencia del peligro. No son avería, los gastos desproporcionados o los sacrificios inmoderados que no se compaginen con la magnitud del suceso temido.

3º) La avería común debe ser consecuencia de un hecho del hombre que escoge un mal menor para sustraerse a los efectos de uno mayor.

4º) El peligro, ante todo, debe ser actual, vale decir, del mismo momento, en ese instante en que se sacrifican las mercaderías en servicio común de las demás.

5º) Los aseguradores que operan en el ramo dentro de nuestro país, exigen que el sacrificio debe ser intencional para que pueda hablarse de "echar" las mercaderías, y por ende, para que pueda configurarse plenamente la avería general.

6º) Tanto el vehículo transportador como personas y cargamentos deben estar expuestos a perecer para que se justifique el sacrificio, pues no tiene existencia la prevención cuando el peligro es individual. La comunidad dice orden a la universalidad de intereses comprometidos, comunidad de hecho o de derecho, por cuanto es obra del momento y existe desde que se cargan las mercaderías, hasta que son bajadas del vehículo transportador, mientras estén corriendo un mismo riesgo.

7º) Por último, la avería debe ser causada por salvar las demás, como consecuencia directa del salvamento, pues hechos distintos que ocasionen pérdida o deterioro, no realizados en beneficio común, ni con el preconcebido ánimo de prever una consecuencia dañosa, son objeto de pólizas distintas, son riesgos que deben estar cubiertos especialmente.

Contra lo que puede creerse, existen numerosos impugnadores de la teoría de la avería general, común o gruesa; entre los más insignes se cuentan Harrison y Algier Micós, quienes abogan por su supresión dentro de la teoría de la protección basados en la dificultad para establecer la verdadera y justa proporción de la contribución, y tratan de reemplazar este concepto por una "póliza integral" que cubriría todos los riesgos que amenazan las naves y mercaderías en tránsito, abreviando o simplificando el procedimiento para las indemnizaciones.

Avería Particular

La obligación de reparar tanto en el seguro marítimo interior como exterior, sobreviene como consecuencia de un hecho destructor previsto, de una pérdida que puede en veces ser incidental, aunque no destruya por completo la propiedad asegurada.

Las otras pueden denominarse averías, clasificadas en **generales** o **particulares**. De las primeras nos ocupamos en el acápite anterior; nos referimos en seguida a las averías particulares.

Para dar una idea completa de lo que se entiende por este riesgo en el lenguaje comercial, bástenos transcribir la cláusula pertinente de las Condiciones Generales para Pólizas de Seguros de Transportes que usan nuestros aseguradores. Dice así:

“Con esta denominación quedan cubiertos los daños inherentes a la constitución física del interés asegurado, por razón de su transporte normal, tales como maltrato, manchas por agua salada, agua dulce, aceites, grasas, óxidos y lodo, contaminación de mal olor, consecuencias del mal empleo de ganchos, rotura, abolladura, merma y filtración. Estos daños hacen relación al contenido y no al empaque”.

No es preciso elucubrar mucho para comprender la extensión del riesgo de avería particular, pues todo daño que sobrevenga de manera imprevista sobre los objetos expuestos al riesgo, está cubierto por este amparo.

Hay que tener presente en este caso que se debe distinguir cuándo una mercancía está perdida, de cuándo está deteriorada. En el primero de los casos, la cosa ha desaparecido, ha dejado de ser lo que era y físicamente no es ya perceptible a los sentidos; en el caso de avería, concretamente la particular, el objeto transportado sólo ha sufrido un deterioro parcial o total, real, en la mayoría de los casos reparable, pero es fácil su reconocimiento por cuanto la materia permanece físicamente.

Esto que se deja dicho, en cuanto hace relación al reconocimiento, es una de las primordiales obligaciones del asegurado para entrar a establecer una reclamación, pues, al asegurador le interesa sobre manera establecer el verdadero demérito de la cosa para ajustar la petición de indemnización a las condiciones generales y particulares de la póliza. La falta de esta formalidad puede inducir a los aseguradores a rechazar la reclamación por cuanto expresamente se consigna la manera de proceder en estos casos, en las cláusulas de las pólizas y certificados.

Cuando lo deteriorado son piezas de las que componen una unidad, máquinas por ejemplo, o vajillas, los aseguradores sólo cubren el valor de las piezas rotas o perdidas, y no el total de la mercancía, a menos que se haya estipulado lo contrario en las cláusulas especiales.

Robo - Hurto - Saqueo

Dice el Código Penal en su artículo 402: “El que por medio de violencia a las personas o las cosas, o por medio de amenazas o abusando de la debilidad de un menor se apodere de una cosa mueble ajena o se la haga entregar...” comete delito de robo.

Par su parte, el artículo 1º de la ley 4ª de 1943, da la siguiente definición de hurto: “El que sustraiga una cosa mueble ajena sin consentimiento del dueño y con el propósito de aprovecharse de ella, incurrirá en prisión de seis meses a seis años”.

Esta distinción que tanto ha dado que hacer a los juristas

cuando se presentan casos en que es supremamente difícil distinguir si el delito cometido es hurto o robo, se hace más palpable, más tangible en los seguros de transportes porque conseguir pruebas delimitativas de los hechos en el sentido legal, es si se quiere imposible.

Otra razón que encuentro más acertada para explicar la unanimidad de pareceres en cuanto se relaciona con la identidad de los conceptos de hurto y robo en el contrato de que nos ocupamos, es que el Derecho Penal trata en primer término de resarcir el daño moral que el delito ha inferido a la sociedad, y el económico-patrimonial es secundario. Para esto, se basa en la peligrosidad del individuo que infringe la ley penal, condicionando la pena según el hecho cometido. Y, como la peligrosidad del individuo que para apoderarse de una cosa hace uso de la violencia física, moral o presuntiva, no es la misma de quien para ejecutar el mismo hecho sólo afecta su patrimonio económico, tiene justa razón nuestro legislador en considerar separados los dos delitos.

En cambio, quien asegura sus mercaderías contra pérdida por hechos dolosos acaecidos mediante sustracción, no le interesa que haya o no mediado para conseguir su fin el delincuente, la fuerza. Lo mismo da que se ejerza o nó. El beneficiado con el seguro sólo busca que su patrimonio económico no sea menoscabado con la acción delictiva y para nada tiene en cuenta el responsable de ella.

Lo que sí importa en sumo grado, es distinguir si la pérdida acaecida lo fue en uno o varios fardos de los que componían un cargamento, o si sólo afectó parcialmente el contenido de dichas unidades. Lo primero toma la denominación de "robo (bulto completo)", mientras que cuando el cargamento es afectado sólo parcialmente, la técnica lo denomina "robo (saqueo)". Para que se configure el siniestro en el primer amparo, se necesita que los fardos o bultos se pierdan de manera total; será asegurado contra "robo (saqueo)", cuando se quiere prever la contingencia de que los bultos sólo sean afectados, por la acción dolosa, de manera parcial.

Cuando se pretende reclamar al asegurador por el acaecimiento de un siniestro por robo, con anterioridad a la petición respectiva debe haberse dirigido el asegurado contra los transportadores o porteadores para establecer la responsabilidad de éstos en la conducción de los cargamentos, pues, como se estudiará más a espacio posteriormente, son directamente responsables en la conducción de los objetos que en concordancia con el contrato de transporte han recibido, para hacer llegar a un determinado lugar.

A la reclamación, lo dicen las condiciones generales de las pólizas, se debe acompañar tanto copia de la comunicación enviada por el asegurado al portador, como la respuesta obtenida de éste en donde se fije los motivos que dieron origen al robo de los cargamentos u objetos asegurados.

Falta de entrega

Hablando de la responsabilidad del porteador afirma el artículo 298 del Código de Comercio en su inciso 2º: "Su responsabilidad principia desde el momento en que las mercancías quedan a su dis-

posición o a la de sus dependientes, y concluye con la **entrega** a contento del consignatario”.

Y el 300 *ibidem*, prescribe: “El transporte obliga directamente al porteador a favor del consignatario designado; y en consecuencia, deberá **entregarle** las mercaderías so pena de daños y perjuicios, tan luego como hubiere llegado a su destino”.

Las normas transcritas, y otras tantas que no mencionamos por ser necesarias para otro de los capítulos a tratar posteriormente, nos hablan de la responsabilidad del porteador de las mercancías, obligación principal, cual es la de entregar la carga encomendada a su custodia.

El riesgo de falta de entrega, dice orden al caso de que no llegue a su destino por causa diferente al hecho doloso, la carga objeto de la protección. Esta falta de entrega, se refiere tanto al empaque, como al contenido.

Como cuando en el robo, la falta de entrega es total, no se precisa de reconocimiento por carencia del objeto, mas si es parcial, se debe proceder en la forma indicada para aquel riesgo.

Puede existir también el seguro de falta de entrega de bulto completo, en cuyo caso, la responsabilidad del asegurador se contrae únicamente al empaque y no al contenido. Si éste llega mermado, o sí falta totalmente, y el empaque está sano, no hay lugar a cubrir la suma a que se haga referencia en la póliza. Esta falta parcial es semejante al saqueo en el robo, y toma la misma denominación. Debe tenerse muy presente para efectos de las reclamaciones que hayan de intentarse contra los aseguradores. En consecuencia, se distingue la “Falta de entrega del bulto completo”, de la “Falta de entrega por saqueo”.

Al efecto, las Condiciones Generales para Pólizas de Seguros de Transportes, establece que debe considerarse como tal, “la **falta de entrega** de uno o más bultos enteros por parte de las aduanas o de los transportadores. El seguro contra fe no hace relación al contenido sino a la totalidad del objeto asegurado y tiene siempre efecto cuando el asegurado cumpla estrictamente los requisitos estipulados a continuación. En los casos de Falta de Entrega por parte de los transportadores, el seguro tiene efecto únicamente cuando la responsabilidad de los transportadores está limitada o reducida por las cláusulas de los conocimientos de embarque, cartas de porte, planillas férreas o cualquiera otro documento de porte, por razón del valor de las mercancías. El extravío solamente queda cubierto con la denominación fe y sujeto a las mismas formalidades exigidas para los casos de Falta de Entrega...” Esto, en cuanto respecta a la Falta de Entrega de Bulto completo, porque, en cuanto se relacione con la Falta de Entrega (saqueo), afirma la misma disposición, que debe asegurarse separadamente.

Combinación de Varios Riesgos

Para una mejor distribución de los riesgos, y por ende, para prestar un buen servicio, los riesgos enumerados han sido combinados por los aseguradores colombianos en la forma que a continuación se expresa:

Seguros de Transportes

Convenciones	Amparo	Riesgos Excluidos	Riesgos que Ampara
P. T. (excl. F. E.)	Pérdida Total	Excluye Falta de Entrega y de todos los demás riesgos amparados por las convenciones 2º 3º 4º 5º y 6º.	Desaparición física de cualquiera de los bultos que componen el cargamento por accidente de fuerza mayor, y también las averías parciales causadas en naufragios, incendios, caídas al agua en el cargue, transporte o descargue, etc.
A. P.	Avería Particular	Excluye Faltas de Entrega, robos o saqueos.	Averías causadas durante el transporte, como manchas, abolladuras, oxidación, etc. También se cubre la pérdida total, de acuerdo con lo indicado en la convención anterior.
P. T. R. FE. (B. C.)	Pérdida total y robo, Falta de entrega Bulto o (s) completos	Excluye Averías Particulares y saqueos	Se cubre con esta convención la pérdida total (punto 1º), la falta de entrega imputables a los transportadores y los robos de unidad o unidades físicas completas. No quedan cubiertos los riesgos de averías particulares y saqueo.
P. T. R. FE (Saqueo)	Pérdida total, robo, Falta de entrega (S.)	Excluye únicamente avería particular	Bajo esta convención se cubren simultáneamente los amparos tratados en los puntos 1º y 3º, y el riesgo adicional de "saqueo". El único amparo excluido es el de Avería Particular.
A. P. R. FE. (B. C.)	Falta de entrega Avería particular y robo Bulto o (s) completos	Excluye Saqueo	Quedan comprendidos dentro de esta convención, los amparos señalados en los puntos 1º, 2º y 3º, quedando solamente descubierto el riesgo del saqueo.
A. P. R. FE (Saqueo)	Avería particular y robo Falta de entrega (S.)	No excluye ninguno de los puntos anteriores	Esta convención que el comercio denomina impropriadamente "Todo Riesgo", cubre todos los amparos señalados en los puntos anteriores, sin exclusión de ningún género.

Pérdida total ("PT").

Avería particular ("AP").

Pérdida total y robo, falta de entrega, bulto o bultos completos ("PT" "R" FE bulto completo).

Pérdida total, robo y falta de entrega (saqueo).

Avería particular y robo, falta de entrega (bultos completos).

Avería particular, robo, falta de entrega (saqueo).

Avería particular, robo, hurto, falta de entrega, de bulto o bultos completos, saqueo, pérdida total.

Estas combinaciones como puede notarse, aumentan la protección de acuerdo con los elementos o riesgos cubiertos por grupos, hasta llegar a la garantía máxima que suele denominarse impropriadamente "contra todo riesgo" constituida por los siguientes amparos: pérdida total, avería particular, robo, hurto, falta de entrega de bulto o bultos completos y saqueo.

Riesgos Excluidos

De acuerdo con la clasificación que acabamos de hacer se excluyen algunos amparos dentro de los demás, así:

La pérdida total, excluye todos los demás.

La avería particular excluye faltas de entrega, robos y saqueos, pero incluye la pérdida total.

Pérdida total, robo y falta de entrega (bultos completos), excluye ninguno, porque en él está comprendida la pérdida total.

Pérdida total, robo y falta de entrega (saqueo), excluye las averías particulares.

Avería particular, y robo, falta de entrega (bulto o bultos completos) excluye el saqueo, pero incluye la pérdida total.

Avería particular, y robo, falta de entrega (saqueo), no excluye ninguno, porque en él está comprendida la pérdida total.

Como se dijo, este último no puede excluir ninguno de los riesgos por cuanto es la máxima protección que puede prestarse.

Seguros Especiales

Dentro de la enumeración de los riesgos cubiertos por la póliza general, no quedan comprendidos los siniestros causados por una huelga, asonada o conmoción civil, estado de guerra internacional, una sublevación militar, y en general por ninguna manifestación popular que menoscabe la tranquilidad y el sosiego públicos y que en una u otra forma por actos de insurrección llegue a menoscabar los efectos asegurados.

Además de estos actos de fuerza, se excluyen del seguro los provenientes de vicio propio de la cosa, entendiéndose por tal según las prescripciones del Código de Comercio Terrestre, "el germen de destrucción o deterioro que llevan en sí las cosas por su propia naturaleza o destino, aunque se las suponga de la más perfecta calidad en su especie" (artículo 676).

Pero también están excluidos de estos amparos ciertos riesgos que las Compañías aseguradoras denominan "seguros especiales",

es decir, que para que puedan ser íntegramente cubiertos en caso de siniestro, requieren que previamente hayan sido contratados. Tales son, amén de los anteriores, el seguro de semovientes, el de valores y el de café de exportación.

Trataremos uno a uno estos seguros, limitándonos a mostrar las diferencias específicas que conllevan las pólizas que los contienen, pues, todos están sometidos a las Condiciones generales para seguros de transportes, y a las especiales que se le introduzcan.

Seguro de Huelga, Asonada y Conmoción Civil

Se extiende este amparo a: "Las pérdidas o los daños materiales que en la cosa o cosas aseguradas resulten por causa y con ocasión de huelgas parciales o generales, o de agrupaciones más o menos numerosas de obreros en suspensión forzada, o de grupos de gente que tomen parte en huelgas o disturbios, o de multitud de personas reunidas en forma tumultuaria con el propósito de intimidar, o amenazar a alguna persona, corporación o autoridad, comprendida dentro de los términos de la definición que sobre asonada y conmoción civil se inserta más adelante". También comprende:

"Las pérdidas o daños materiales, el robo, el saqueo, la avería o la destrucción que independientemente de la voluntad del asegurado o de quienes lo representen, puedan sobrevenir a la cosa o cosas aseguradas como consecuencia directa e inmediata de los actos de grupos tumultuarios de gente, ya enumerados, y ejecutados esos actos por dichos grupos dentro de las circunstancias y durante los sucesos señalados en el aparte anterior".

Estas condiciones especiales de la clase de amparo de que nos ocupamos, están circunscritas a las definiciones que sobre asonada, rebelión, sedición etc., nos trae el Código Penal en sus capítulos 1º, 2º y 3º del Título 2º, del libro 2º.

Artículo 144: "Los que reunidos en forma tumultuaria y con el propósito de intimidar o amenazar a alguna persona, corporación o autoridad, exigieren de ellas la ejecución u omisión de algún acto reservado a su voluntaria determinación, las injuriaren o ultrajaren, o en general, pretendieren coartar el ejercicio de un derecho legítimo, o perturbaren el pacífico desarrollo de las actividades sociales, alarmando o atemorizando a los ciudadanos, quedarán sujetos a confinamiento por seis meses a dos años y a multa de veinte a trescientos pesos..."

Esta concepción que nuestro legislador estima suficiente para determinar la existencia del delito de asonada, fue ampliada por nuestros aseguradores en la forma que pasa a expresarse:

"Se entiende por **asonada** y **conmoción civil**, la reunión más o menos numerosa de gentes, pero en ningún caso menor de diez personas, que tumultuariamente altera en determinada localidad y en forma pasajera o transitoria el orden público y el pacífico desarrollo de las actividades sociales, y que amenaza, atemoriza o intimida a alguna persona, corporación o autoridad, exigiéndole la ejecución u omisión de algún acto reservado a su espontánea determinación".

Como puede notarse sin mayor trabajo, los conceptos esencia-

les son los mismos, pero difieren, en que el estatuto de las penas **no** hace limitación alguna en cuanto al número de personas que han de servir de base para interpretar si un determinado hecho es asonada, o constituye otra figura delictiva, mientras, que en los seguros de transportes, para que se dé la asonada o la conmoción civil en su caso, se necesita la intervención de por lo menos diez participantes. Por otra parte, en los seguros, la acción debe ser obra del momento, pasajera, pues de lo contrario la permanencia hace que ya sea un verdadero estado de guerra, objeto protegido por un seguro especial y que lleva el mismo nombre.

Seguro de Guerra

Este amparo, se presenta con mayor frecuencia que todos los demás por virtud de que los hechos que destruyen las mercaderías que tratan de protegerse, deben provenir, directa o indirectamente de una acción ejecutada por un beligerante. Se requiere, pues, que haya el choque de dos fuerzas, y que el conlleve la destrucción del objeto indemnizable, bien sea parcial o total, para que pueda estar el asegurador sujeto a la obligación contractual.

Por esta circunstancia, no abundamos en informaciones al respecto, bastándonos expresar que existe este amparo especial cuyo objeto debe estar expuesto a esa clase de riesgo en las circunstancias dichas, y que sólo cubre los daños o pérdidas que sufran mercaderías que son transportadas por mar, desde que son depositadas en el vehículo conductor, hasta que han llegado a puerto colombiano y estén en condiciones de ser descargadas. Una vez bajadas al puerto, desaparece el interés del asegurador y no va más allá su obligación.

Seguro de café de exportación

Se cubren de ordinario en esta clase de objetos sujetos al transporte los riesgos de pérdida total y avería particular y robo, de acuerdo con las Condiciones Generales de las pólizas comunes, pero esta última denominación de amparos, comprende un riesgo especialísimo, aplicable sólo a las exportaciones de que tratamos, y que en consecuencia, modifica dichas condiciones generales primando sobre las cláusulas que le son contrarias.

El riesgo de SKIMMING consiste en el valor de costo que cause la separación y selección del café que resulte con desperfectos ocasionados por el siniestro, cuando de acuerdo con las condiciones especiales de la póliza el riesgo que lo ocasione esté cubierto por ella. También comprende el costo de los sacos o empaques que por razón de los mismos efectos que ocasionen su desperfecto, hayan de ser re-
puestos.

Hay que hacer notar, que este riesgo comprende también los gastos o costos que en virtud de la causa destructora, se tengan que hacer para modificar la presentación del artículo, pues, es bien sabido que ésta es elemento esencial que induce a su buena colocación en el mercado; si se manchan los empaques, si se rompen o abren, aunque no haya pérdida ni deterioro en el grano, los gastos que el asegu-

rado haga en la reempacada, son materia de esta clase de amparo, y en consecuencia le son imputables.

Seguro de Valores

Por la naturaleza misma de los objetos asegurables en este amparo, puede verse la gran importancia que tiene dentro del campo de los seguros de transportes.

Los valores pueden asegurarse contra pérdida total y contra robo. El primero de los riesgos se ajusta a la definición que traen las Condiciones Generales para Pólizas de Seguros de Transportes y a las cuales nos referimos ampliamente en páginas anteriores de este nuestro estudio.

Pero, en tratándose del robo, no comprende lo mismo este término que el explicado anteriormente. Decíamos allí, que para el seguro de transportes era indiferente que la sustracción de los objetos asegurados se produjera mediante violencia o sin ella, vale decir, que no tenía aquí cabida la distinción que trae nuestro estatuto de las penas entre robo y hurto.

Pero aquello que decíamos, se refiere a los casos en que los objetos del seguro de transportes sean distintos a valores. Por consiguiente, el robo que se tiene como riesgo asegurable cuando se trata del amparo de que nos ocupamos, es el definido por el artículo 402 del Código Penal, y se excluye el hurto en el sentido legal.

Muy especialmente se excluye de este amparo, la sustracción debida a **infidelidad de los mensajeros o transportadores**, aunque sean de los que ocupe la misma empresa aseguradora, y en fin, los riesgos que pasamos a enumerar, tomados de las condiciones particulares que comunmente rigen las Pólizas de Seguros de Valores:

- a) La falta de integridad o infidelidad del asegurado y demás empleados, del transportador o de sus agentes;
- b) La pérdida o extravío de los "valores" asegurados, por error en la dirección del destinatario;
- c) La pérdida de intereses o cambios y la desvalorización proveniente, entre otras causas, de demora en el despacho, transporte o entrega de "valores" materia del seguro.
- d) La insolvencia del girado o acontecimientos similares, en los casos pertinentes;
- e) Las pérdidas, multas y demás sanciones de cualquier orden a que se haga acreedor el despacho a causa de declaraciones falsas o insuficientes, o por infracción de las disposiciones legales relativas al transporte de "valores";
- f) Contravención a los reglamentos de las empresas o entidades encargadas del transporte;
- g) Cambio del transportador o del medio de transporte conve-

nido en la solicitud del seguro respectivo, sin previa autorización expresa de la Compañía; y

h) Negligencia del destinatario si, al recibir los paquetes o cartas con los "valores" asegurados, no exige la inmediata verificación de su contenido con intervención del transportador, ni levanta oficialmente el acta de protesta por la pérdida que hubiere podido ocurrir a cargo del transportador.

Bibliografía

J. H. Magee. — Seguros Generales. - Editorial Unión Tipográfica. Editorial Hispanoamericana.

Félix Benítez de Lugo. — Técnica Jurídica del contrato de seguros y seguros sociales. Madrid. - Nueva Imprenta Radio. - 1942.

J. Efrén Ossa. — Lecciones de Seguros. - Universidad de Antioquia. -1952.
Mauricio Mekenzie. — Seguros Comerciales Terrestres. - Editorial Cromos. - Bogotá. - 1938.

Pedro Hors y Baus. — Tratado de los Seguros de Transportes. - Editorial Gustavo Gili, S. A. - Barcelona. - 1945.

Charles Weens. — L'assurance de choses. - Contrat d'indemnit . Recueil Sirei. - 1927.

Natalio Muratti. — Elementos económicos, técnicos y jurídicos del seguro. - Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas. - Universidad Nacional del Litoral. Argentina. - Tomos VI N  1, serie 4 , y Tomo V, Nos 1 y 2. Serie 4 .

Eduardo Isaza Martínez. — Los Seguros. - Tipografía Bedout. - Medellín. 1925.

Código Penal Colombiano. — Librería Colombiana. - Bogotá. - 1948.

Código de Comercio Terrestre. — Editorial Temis. - Bogotá. - 1948.

Código Civil Colombiano. - Librería Colombiana. - Bogotá. - 1947.