

**MÁSTER UNIVERSITARIO EN  
NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO**

**TRABAJO FIN DE MÁSTER**

***ESTUDIO COMPARATIVO ENTRE EL SEGURO DE  
FLETE Y EL SEGURO LOE/LOH***

<b>Estudiante</b>	<i>Segura, Lobera, Pablo</i>
<b>Director</b>	<i>Basterretxea, Iribar, Imanol</i>
<b>Departamento</b>	<i>Ciencias y técnicas de la navegación, máquinas y construcción naval</i>
<b>Curso académico</b>	<i>Máster en Náutica y Transporte Marítimo</i>

*Bilbao, 11, junio, 2021*

## Estudio comparativo entre el seguro de flete y el seguro LOE/LOH

## Agradecimientos

- A mi profesor y director Imanol Basterretxea, por su paciencia, dedicación y guía a lo largo de mi Trabajo de Fin de Grado como en mi Trabajo de Fin de Máster.
- A mis padres, por el apoyo que me han dado durante mis años de Carrera.
- A Nieves Lorenzo, por su ayuda en la recopilación de información de autores expertos en la materia que se ha tratado tanto en mi Trabajo de Fin de Grado como en mi Trabajo de Fin de Máster.
- A la Universidad del País Vasco, por la formación recibida a lo largo de estos últimos 5 años en el Grado y Máster de Náutica y Transporte Marítimo.

## Resumen

Para el siguiente trabajo de fin de máster se ha realizado un estudio comparativo entre el seguro de flete y el seguro de *Loss of Earnings/Loss of Hire*, LOE/LOH. Por tanto, el objetivo de dicho trabajo no ha sido otro que el de, mediante casos prácticos hipotéticos, exponer las principales diferencias entre ellos y las situaciones principales en las que deben emplearse uno u otro seguro. Para poder cumplir este objetivo se ha realizado una revisión bibliográfica de diversos artículos, libros y trabajos de autores expertos en la materia sobre seguros marítimos, especialmente los seguros de flete y LOE/LOH. Posteriormente, estos dos seguros han sido descritos y explicados de forma de detallada y por separado para que constituyan la base del estudio comparativo, que como ya se ha mencionado, están compuestos por unos casos prácticos hipotéticos que sirven para establecer distintas situaciones que muestran los usos y coberturas de estos dos seguros y las diferencias que existen entre ellos. Con la finalización de este trabajo se llega a las conclusiones, donde se exponen las principales diferencias entre estos seguros descubiertas en el estudio comparativo, se analiza que seguro es más beneficioso para las partes que componen un contrato de explotación del buque y se determina si se incurre o no en doble seguro.

**Palabras clave:** Seguro marítimo, Flete, Cobertura, Riesgo, Loss of Earnings/Loss of Hire, Póliza valorada/no valorada, Pérdida total/parcial

## Abstract

For the following Master's thesis, a comparative study was carried out between freight insurance and Loss of Earnings/Loss of Hire (LOE/LOH) insurance. Therefore, the objective of this work was none other than to use hypothetical case studies to explain the main differences between them and the main situations in which one or the other insurance should be used. In order to achieve this objective, a bibliographic study of various articles, books and works by experts in the field of marine insurance, especially charter insurance and LOE/LOH, was carried out. Subsequently, these two insurances have been described and explained in detail and separately to form the basis of the comparative study, which, as already mentioned, is made up of hypothetical case studies that serve to establish different situations that show the uses and coverage of these two insurances and the differences that exist between them. At the end of this work we reach the conclusions, where the main differences between these insurances discovered in the comparative study are set out, it is determined which insurance is more beneficial for the parties that make up a contract for the operation of the ship and it is determined whether or not double insurance is incurred.

**Keywords:** Marine insurance, Freight, Coverage, Risk, Loss of Earnings/Loss of Hire, Valued/Unvalued Policy, Total/Partial Loss

## Laburpena

Ondorengo master amaierarako, azterketa konparatiboa egin da merkantzien aseguru eta Irabazien galera / Alokairu galera, LOE / LOH aseguru artean. Hori dela eta, lan honen helburua, kasu praktiko hipotetiko bidez, haien arteko desberdintasun nagusiak eta aseguru bat edo beste erabili behar diren egoera nagusiak agerian uztea baino ez da izan. Helburu hori lortzeko, itsas aseguruetan, batez ere merkantzien eta LOE / LOH aseguru arloan egile adituek egindako artikulua, liburu eta lan ezberdinen azterketa bibliografikoa egin da. Ondoren, bi aseguru horiek zehatz-mehatz eta banan-banan deskribatu eta azaldu dira azterketa konparatiboaren oinarria osatzeko, eta, esan bezala, kasu praktiko hipotetiko batzuek osatzen dituzte, erabilera eta estaldura erakusten duten egoera desberdinak finkatzeko balio dutenak. Bi aseguru horiek eta haien artean dauden desberdintasunak. Lan hau amaitzean, ondorioak lortzen dira, non azterketa konparatiboan aurkitutako aseguru horien arteko desberdintasun nagusiak agerian geratzen diren eta zehazten da zein aseguru onuragarriagoa den itsasontziaren ustiapenerako kontratua osatzen duten zatientzat zein aseguru onuragarriagoa den aztertzen da eta aseguru bikoitza hartzen duzun edo ez zehazten da.

**Hitz gakoak:** Itsas aseguru, Salerosketak, Estaldura, Arriskua, Irabazien galera / Kontratazio galera, Baloratutako / baloratu gabeko poliza, Galera osoa / partziala

## Tabla de contenido

Resumen.....	IV
Abstract .....	V
Laburpena.....	VI
Tabla de contenido.....	VII
Lista de ilustraciones .....	IX
Lista de gráficas .....	X
Lista de tablas.....	XI
Lista de siglas y acrónimos .....	XII
1 Memoria .....	1
1.1 Introducción .....	1
1.2 Contexto Histórico.....	4
1.3 Objetivos y Beneficios .....	9
1.4 Estado del Arte .....	12
1.4.1 Práctica del seguro de buques .....	13
1.4.2 P&I del fletador y otros seguros marítimos .....	15
1.4.3 Risk solutions covering loss of income following physical damage to a vessel.....	17
1.4.4 Seguro marítimo de Loss of Hire/Loss of Earnings .....	19
1.4.5 Risk solutions for loss of income caused by delay/detention of a ship that has not been physically damaged .....	21
2 Metodología .....	22
3 Descripción del seguro de flete.....	27
3.1 Pólizas a pérdida parcial.....	29
3.2 Pólizas PPI o FIA.....	30
3.3 Cláusulas destacadas de las condiciones ITCF.....	31
4 Descripción del seguro LOE/LOH.....	34
4.1 Pérdida de beneficios (Loss of Earnings).....	36
4.2 Pérdida de alquiler (Loss of Hire) .....	40
4.3 Cláusulas destacadas del seguro LOE/LOH.....	41
5 Estudio comparativo entre el seguro de flete y el seguro LOE/LOH.....	43
5.1 Caso 1 .....	44
5.2 Caso 2 .....	46
5.3 Caso 3 .....	48

5.4	Caso 4 .....	50
5.5	Caso 5 .....	52
5.6	Diferencias principales entre el seguro de flete y el seguro de LOE/LOH.....	53
6	Conclusiones.....	54
	Bibliografía.....	57
	Anexo I: Institute Time Clauses Hulls .....	59
	Anexo II: Institute Time Clauses Freight.....	65
	Anexo III: Loss of Earnings &/or Expenses &/or Hire Insurance .....	68



## Lista de ilustraciones

Ilustración 1 Café-Taberna Lloyd's; Fuente: (tapatalk, 2017) .....	7
Ilustración 2 Práctica del seguro de buques; Fuente: (Marcial Pons, 2010) .....	13
Ilustración 3 P&I de fletador y otros seguros marítimos; Fuente: (Quintano, 2017).....	15
Ilustración 4 Gard: Loss of Hire; Fuente: (Gard, 2019).....	17
Ilustración 5 Gard: Extended Loss of Hire; Fuente: (Gard, 2021).....	21
Ilustración 6 Cálculo de beneficio de viaje; Fuente: (Sanchez-Beaskoetxea, 2021) .....	37

## Lista de gráficas

Gráfica 1 Objetivo principal y específicos© .....	10
Gráfica 2 Beneficio principal y secundarios© .....	11
Gráfica 3 Organigrama© .....	23
Gráfica 4 Diagrama de Gantt©.....	24
Gráfica 5 Metodología© .....	25
Gráfica 6 Seguimiento del director de TFM© .....	26

## Lista de tablas

Tabla 1 Diagrama de Gantt© .....	25
Tabla 2 Seguimiento del director de TFM© .....	26

## Lista de siglas y acrónimos

- LOE/LOH: *Loss of Earnings/Loss of Hire*
- P&I: *Protection and Indemnity*
- LNM: Ley de Navegación Marítima
- SG: *Ships and Goods*
- ILU: *Institute of London Underwriters*
- ITCF: *Institute Time Clauses Freight*
- MIA: *Marine Insurance Act*
- VCOA: *Volume Contract of Affreightment*
- PPI: Póliza Prueba de Interés
- FIA: *Full Interest Admitted*
- ITCH: *Institute Time Clauses Hull*

## 1 Memoria

En este capítulo se recoge la introducción, en la que se muestra la estructura que sigue el trabajo y se pone en situación al lector. Se exponen hechos históricos sobre los seguros marítimos, datos sobre estudios de otros autores relacionados con el presente trabajo, así como los objetivos que para este estudio se plantean y los beneficios que se esperan obtener.

### 1.1 Introducción

La navegación marítima ha sido utilizada como medio para realizar actividades de carácter comercial desde sus orígenes. A medida que la industria marítima aumentaba y la tecnología evolucionaba, la actividad comercial marítima se incrementaba en el sentido de que las naves tenían que ampliar la capacidad de carga que podían transportar en respuesta al claro aumento en la demanda del transporte de mercancías.

Esta dinámica cuyos orígenes se remontan hasta la Edad Antigua sigue existiendo en la actualidad, el 90% de las mercancías son transportadas hoy en día mediante el transporte marítimo. Esto supone que esta industria genere alrededor 380 mil millones de dólares americanos solamente en concepto de fletes lo que supone casi un 5% del comercio mundial. La flota mundial ha evolucionado mucho tecnológicamente hablando, estos buques poseen unas características y atributos necesarios para transportar grandes cantidades de mercancías en un corto periodo de tiempo, lo que hace que estos buques también sean muy costosos.

Todo esto no hace sino indicar que en cada viaje que realice un buque de una compañía marítima cualquiera existe una gran cantidad de dinero en juego. Todo buque o embarcación está expuesto a los peligros del mar, es decir, a riesgos de carácter natural que no se pueden evitar y que con el paso del tiempo han sido los causantes de numerosas pérdidas de buques y de grandes cantidades de mercancías. Estas pérdidas materiales suponían también la pérdida de grandes sumas de dinero y que determinadas personas pudieran incurrir en responsabilidad, normalmente de carácter contractual, con otras personas a las que debían indemnizar también económicamente.

Para intentar protegerse todo lo posible de estos riesgos a los que está expuesta la industria del transporte marítimo se suelen contratar seguros marítimos<sup>1</sup>. Existen distintos tipos de seguros marítimos según atendamos a diferentes clasificaciones. Según la LNM en su artículo 439 dentro de la sección del seguro de buques expone que, “el seguro de buques puede contratarse ya sea para un viaje, ya sea para varios sucesivos, o bien para un tiempo determinado” por lo que se puede entender que en la LNM se distinguen dos tipos de seguros, para viaje o a término. Por otra parte, existe una clasificación de los seguros marítimos dependiendo del objeto asegurado como el seguro de casco/máquina o el seguro de flete.

Este trabajo se va a centrar en el seguro de flete y en el seguro de *Loss of earnings/Loss of hire* (LOE/LOH). Dos tipos de seguros marítimos del buque que tienen bases similares, pero con remarcadas diferencias a la hora de aplicarlos en la práctica como la persona que, dependiendo de sus intereses dentro de un contrato de explotación del buque, le interesa contratar uno u otro. Estos seguros marítimos del buque son muy habituales en los distintos tipos de contrato de explotación del buque, el problema es que en ocasiones no se sabe distinguir entre ambos seguros ni cuál les es más beneficioso contratar.

Es debido a este problema que el objetivo principal de este trabajo consistirá en un estudio comparativo entre el seguro de flete y el seguro LOE/LOH, mediante la realización de casos prácticos hipotéticos en los que se requerirán la utilización del seguro de flete, del seguro LOE/LOH o de ambos a la vez. La finalidad de este objetivo es entender y diferenciar bien estos dos tipos de seguros tan comunes en el transporte marítimo, como se ha visto con el reciente accidente del buque Ever Given en el Canal de Suez donde entrarán en juego estos seguros marítimos entre otros.

Previo a la realización del objetivo principal es necesario realizar dos objetivos específicos que cimenten la base del estudio comparativo. Estos objetivos específicos son, por un lado, la descripción del seguro de flete y por el otro la descripción del seguro LOE/LOH, ya que no se puede realizar ninguna comparación entre dos conceptos sin antes haber podido comprender que es cada una por separado. Debido a esto será necesario exponer de forma adecuada la información más relevante de cada uno de estos tipos de seguro marítimo.

---

<sup>1</sup> “El seguro marítimo es aquel contrato mediante el cual el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado, dentro de los límites legales pactados y a cambio de una prima, de los perjuicios patrimoniales que pudieran sufrir los intereses asegurados en un viaje marítimo”. (guiasjuridicas.wolterskluwer, 2015)

El método de estudio que se va a seguir para la realización de este trabajo es el denominado, revisión bibliográfica. Se ha elegido este método porque para cumplir con los objetivos expuestos para este trabajo, es necesaria la búsqueda y recopilación de información ya existente sobre este tema en distintas fuentes bibliográficas y contrastar la información que se expone en dichas fuentes para evaluar la calidad de la información. Una vez evaluada dicha información, se irá seleccionando por partes para ir completando la estructura de este trabajo y poder realizar el estudio comparativo con el fin de proporcionar unos resultados y conclusiones a los problemas y objetivos que se presentan en el trabajo, la estructura se expone a continuación.

El capítulo 1 se titula Memoria y está compuesto por distintos epígrafes. En primer lugar, se encuentra el presente epígrafe que es la Introducción. Se continua con el epígrafe denominado Contexto Histórico, en el que se pretende explicar y describir la realidad de los seguros marítimos en las distintas épocas históricas en las que tuvieron parte y como se fueron desarrollando y evolucionando. La redacción de los Objetivos y Beneficios constituye el siguiente epígrafe, en los que se espera dejar al lector con una idea muy clara de lo que se espera conseguir a la finalización de este trabajo. El último epígrafe de este capítulo es la descripción del Estado del Arte, donde se exponen datos relevantes procedentes de estudios de otros autores relacionados con este trabajo.

A continuación, se expone el capítulo 2, en la que se explica la Metodología, brevemente descrita en esta introducción, y se realiza un esquema gráfico con los pasos a seguir para realizar el trabajo, desde la recopilación de información hasta las conclusiones, así como un Diagrama de Gantt.

En los capítulos 3 y 4, se describen conceptualmente el seguro de flete y el seguro LOE/LOH respectivamente. Se exponen las características principales de ambos seguros basándose en la información recopilada y que será la base del siguiente capítulo.

Después se verá el capítulo 5, en el que se realiza el Estudio Comparativo para dar respuesta a los problemas y objetivos planteados en este trabajo y se exponen los resultados obtenidos.

Se cierra el trabajo con el capítulo 6, las conclusiones, donde se analizan las diferencias principales, en qué casos es más beneficiosa la contratación de uno u otro seguro y por qué y la posible incurrancia por parte de armadores y/o fletantes en doble seguro.

## 1.2 Contexto Histórico<sup>2</sup>

Se suele establecer que el origen de los seguros marítimos se encuentra en la Edad Media, que curiosamente resulta que fue también una época de gran esplendor para la navegación marítima, ya que se descubrieron y exploraron una gran cantidad de rutas marítimas comerciales. Sin embargo, como ya se ha dicho en la Introducción, la explotación marítimo comercial ya existía antes de la Edad Media y los participantes de esta explotación usaban técnicas para minimizar riesgos y asegurar sus intereses que se pueden entender como una versión o el propio origen del seguro marítimo. “Ya en Fenicia, existía una figura que es la predecesora del Seguro Marítimo actual y que incluso se contemplaba en nuestro Código de Comercio de 1885, y que era el *Préstamo a la Gruesa o a Riesgo Marítimo*” (Castro, 2003)

Los fenicios no eran la única facción de la que se tiene constancia que utilizaba este tipo de técnicas de estrecha relación con la noción actual de seguro marítimo. En tiempos del Imperio Romano el comercio marítimo sufrió una gran expansión, ya que era la vía fundamental de los romanos para transportar mercancías a través de rutas marítimas en el Mar Mediterráneo que tocaba gran parte de las costas de este imperio. Es debido a esto que también se distingue con los romanos una técnica antigua relacionada con el seguro marítimo denominada *foenus nauticum*.

El *foenus nauticum* “era un contrato que tenía como función económica favorecer el comercio marítimo, consistía en la entrega de recursos a un comerciante que se disponía a realizar un viaje por mar, con ellos adquiriría mercancías con las que negociar, estipulándose que los restituiría con intereses al llegar a buen término el viaje, mientras que en caso contrario no habría obligación de devolver la cantidad recibida ni indemnización alguna. Es decir, la amortización del capital prestado estaba condicionada a la llegada de las mercancías, objeto de este contrato, al puerto de destino”. (Blanco & Carvajal, 2001)

---

<sup>2</sup> Para más información sobre este epígrafe ver:

Blanco. S. Carvajal. P. (2001). Antecedentes del seguro a prima. Recuperado el 3 de marzo de 2021, de

<https://eprints.ucm.es/id/eprint/6728/1/0104.pdf>

Castro. J.A. (2003). El seguro marítimo: Riesgos, coberturas y conflictos en el comercio del siglo XXI.

Recuperado el 4 de marzo de 2021, de <http://cybertesis.uach.cl/tesis/uach/2003/fjc355s/pdf/fjc355s.pdf>

Torres. M. (2018). Seguros marítimos. Recuperado el 6 de marzo de 2021, de

<https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/13427/Seguros%20maritimos.pdf;jsessionid=113CA9183F5CCC928387624D698D2EB6?sequence=1>



Con la caída del Imperio Romano se entra en un período de retroceso cultural, comercial, tecnológico y social de ámbito mundial conocido como la Baja Edad Media. El comercio marítimo tuvo un considerable paso atrás y, en consecuencia, la evolución de los seguros marítimos. De hecho, se puede hablar también de retroceso en el ámbito del seguro marítimo, ya que tanto los fenicios como los romanos usaban técnicas basadas en el Préstamo a la Gruesa y durante el siglo XIII y bajo la autoridad del Papa Gregorio IX, “la usura estuvo considerada por la iglesia católica como una ofensa teológica, se partía de una forma de entender el préstamo como aquello a lo que se recurría cuando se era presa de alguna desgracia, y la moral imperante estaba, al menos en teoría, en contra de aprovecharse del mal del prójimo. Esta forma de préstamo oneroso fue censurada” (Blanco & Carvajal, 2001)

No fue hasta la llegada de la Alta Edad Media cuando el comercio marítimo reapareció con fuerza y volvieron a ser necesarias la utilización de diferentes técnicas para minimizar los riesgos a los que les exponía la mar y para asegurar las mercancías transportadas. “Los primeros seguros marítimos nacen a principios del S.XIV en las ciudades italianas, debido a la inmensa cantidad de tráfico por el mar Mediterráneo y la necesidad de proteger a los transportistas” (Torres, 2018)

Existen datos más precisos en lo que se refiere a las primeras apariciones de seguros marítimos como se puede ver a continuación:

“En la Edad media, aproximadamente en los años de 1319 aparecen en Florencia los primeros asientos en los libros de los comerciantes, donde se dejaba constancia de contratos con todos los elementos de un verdadero Seguro Marítimo” (Castro, 2003)

“Uno de los primeros seguros marítimos de los que queda constancia pertenece a un viaje entre Sicilia y Tunez, transportaba un cargamento de trigo, datado el 15 de Marzo de 1350 por el que el asegurador protegía de *omni risicum, periculum et fortunam Dei, maris et gentium*, es decir de todos los peligros que pudiera encontrarse durante la travesía excepto las operaciones de estiva y las aduanas y por dicho servicio se cobraba un 18% del valor de la mercancía”

(Blanco & Carvajal, 2001)

Los seguros marítimos se introdujeron rápidamente en el comercio tras su aparición, de forma que en pocos años las principales ciudades comerciales italianas y otras ciudades importantes que normalmente eran bañadas por el Mar Mediterráneo dispusieron, cada una, de normativas fijas para estos seguros marítimos y las incluyeron en sus respectivas legislaciones internas.

De esta forma, en el siglo XV los seguros marítimos ya estaban regulados de forma legal y eran de uso común en el comercio marítimo. En algunas ciudades españolas ya se podían encontrar documentos que recogían las normas de estos seguros marítimos, en Barcelona “se redacta una regulación legal llamada “Ordenanza de los Magistrados de Barcelona” de 1484 influenciada por la navegación del mediterráneo”. (Torres, 2018)

No se encuentran más ciudades españolas con disposiciones legales relativas a los seguros marítimos hasta el siglo XVI. Durante estos años España sufre un crecimiento enorme en su comercio marítimo gracias al descubrimiento de América, por lo que se empieza a necesitar regular los seguros marítimos en otras ciudades portuarias importantes para poder asegurar los bienes a bordo de buques tras el gran incremento en la demanda de transporte marítimo. “Las Ordenanzas de Sevilla y Bilbao (1527 y 1560 respectivamente) se ocuparon profusamente del tema, desde el punto de vista de las pólizas y su estructura normativa, además planteaba fórmulas de pólizas de transporte marítimo”. (Castro, 2003)

Si se presta atención a otras regulaciones legales sobre seguros marítimos fuera del ámbito español o italiano, se puede destacar a Francia como otro referente en lo relativo al comercio marítimo. Es por ello que se debía regular en su legislación interna todo lo relativo al ámbito marítimo, incluyendo los seguros. Entre 1556 y 1584 se redacta el *Guidon de la Mer*, que influenció “a la Ordenanza Francesa de Colbert de 1681 y los Códigos Europeos”. (Torres, 2018)

Europa era la cuna del transporte marítimo durante aquellos años, siendo Inglaterra uno de los máximos referentes con Londres a la cabeza. Casi todo el tonelaje mundial transportado se movía a través de Europa. En el siglo XVII con el nacimiento de la industria del carbón, Inglaterra y especialmente Londres se convirtieron en el corazón industrial de Europa, tanto en el comercio internacional como en el nacional a través de vías fluviales.

En las orillas del Río Támesis, se podían encontrar diferentes tabernas u hostales donde los distintos comerciantes, dentro del ámbito marítimo, se reunían para tratar sus negocios. Hubo una taberna que resaltaba sobre todas las demás y que se ha hecho famosa a lo largo del tiempo. El *Café-Taberna Lloyd's*, propiedad de Don Edward Lloyd. La ilustración 1 muestra como gran cantidad de comerciantes marítimos se reunían en él para tratar sus negocios.



Ilustración 1 *Café-Taberna Lloyd's*; Fuente: (tapatalk, 2017)

Este establecimiento se hizo famoso porque “se comenzaron a reunir los armadores y dueños de naves para discutir sus problemas comunes, lo cual trajo como consecuencia la redacción de un Boletín de Información Marítima llamado *Lloyd's menus*. Con posterioridad el *Lloyd's* pasó a transformarse en el centro de la actividad aseguradora de Inglaterra y Europa, ya que en ese lugar se establecían las cláusulas-tipo de seguros las cuales fueron adoptadas por los aseguradores y armadores de todo el mundo”. (Castro, 2003)

El seguro marítimo ha seguido evolucionando hacia la actualidad altamente influenciado por las regulaciones inglesas. Los seguros marítimos se redactaban en base al contrato, es decir, dependiendo de los intereses de las partes se escogían distintas pólizas y pactaban sus cláusulas.

Con el crecimiento progresivo del transporte marítimo, poco a poco los contratos de seguros se fueron estandarizando, se estipulaban cláusulas fijas que no podían dejarse fuera del seguro mediante pacto entre las partes. Cuanto más crecía la industria marítima, más se estandarizaban este tipo de seguros marítimos hasta llegar al punto de ser prácticamente unilaterales.

Se puede distinguir entre las Pólizas SG (*Ships and Goods*), la *Lloyd's London Assurance and Royal Exchange*, que fue creada a comienzos del siglo XIX pero que dejaron de usarse debido a que a finales de ese mismo siglo se crearon las conocidas *Institute of London Underwriters* (ILU), que contienen las *Institute Time Clauses Freight* (ITCF) de las que se hablará con posterioridad. Se debe destacar también las *Marine Insurance Act* (MIA) creadas en 1996 y las pólizas de casco, maquinaria y carga A, B, C creadas en la década de los 80 del siglo XX.

En la actualidad los seguros marítimos “tal y como lo conocemos hoy es una combinación de las diferentes pólizas que nacieron en Inglaterra”. (Torres, 2018)

### 1.3 Objetivos y Beneficios

En este epígrafe se pretende exponer los distintos objetivos de este trabajo, comenzando por el principal y prosiguiendo con los específicos que complementan al principal, con el fin de mostrar el camino que se va a seguir de ahora en adelante.

Estos objetivos arrojarán luz sobre el porqué se demuestra semejante interés en los seguros marítimos del buque, especialmente en el seguro de flete y el seguro LOE/LOH, y también sobre lo que se espera conseguir en cuanto a lo que investigación se refiere.

El objetivo principal de este trabajo consiste en un estudio comparativo entre el seguro de flete y el seguro de LOE/LOH. Estos seguros son de los más comunes, ya que todo armador y/o fletante responsable de mercancías que sean transportadas a bordo de su barco tienen un claro interés en asegurar su patrimonio. Los armadores y/o fletantes tienen ese interés en contratar un seguro de flete para asegurar las ganancias que obtienen al prestar su barco en servicio para el transporte de mercancías ajenas o protegerse contra los beneficios que dejarían de ganar en el caso de que su buque quedase inutilizado. Estos seguros de flete y LOE/LOH tienen elementos o características comunes entre ellos que en muchas ocasiones provocan que estas partes del contrato de explotación del buque no sepan con exactitud cuál de estos dos seguros les puede ser más beneficioso contratar. Por todo esto la finalidad de este objetivo será, mediante casos prácticos hipotéticos, exponer las principales diferencias entre ellos y las situaciones principales en las que deben emplearse uno u otro seguro.

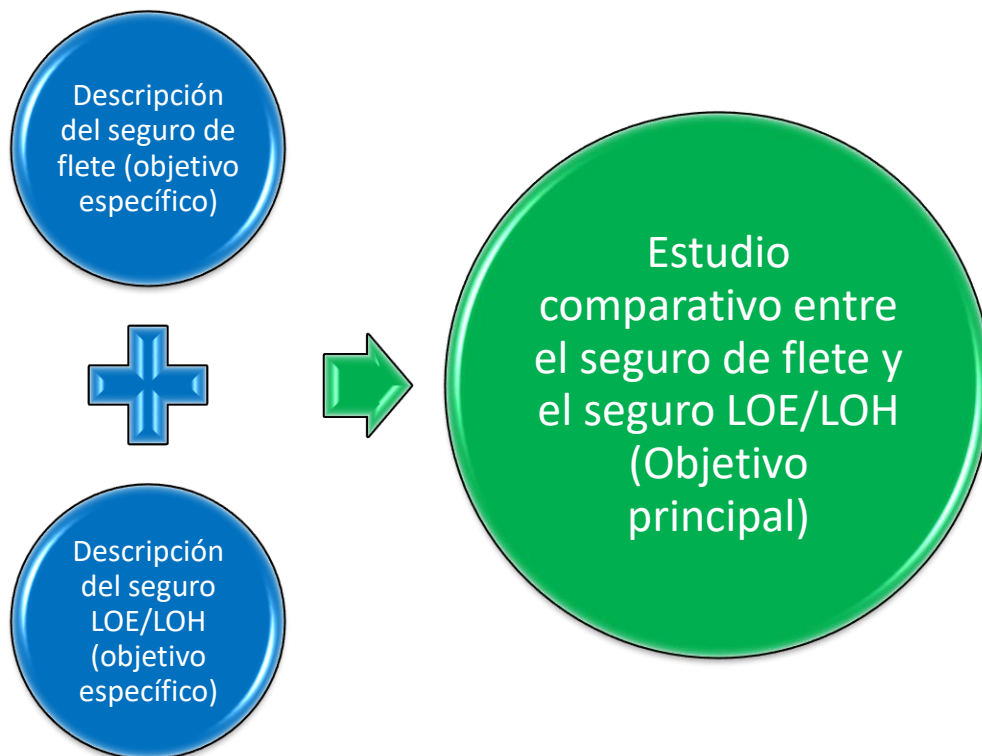
Para poder realizar este estudio será necesario en primer lugar asentar unas bases, es decir, se deben comprender y controlar correctamente ambos seguros en su totalidad ya que, como se ha dicho previamente, no se pueden comparar dos conceptos sin haberlos entendido antes.

Esta necesidad ha provocado que se realice una revisión exhaustiva sobre distintos trabajos y artículos que tratan, explican y describen los seguros marítimos del buque en cuestión, ya mencionados, y que han sido redactados por autores entendidos en la materia.

Esta revisión ha permitido realizar dos objetivos específicos que son explicados a continuación y que, una vez terminados y cumplidos, permitirán proceder a la realización del Estudio comparativo.

El primer objetivo específico consiste en una descripción detallada de las características principales del seguro de flete, así como una enumeración y explicación de sus cláusulas más importantes y los requisitos mínimos necesarios para poder estar en derecho de pedir una indemnización a dicho seguro. Se detallará también que se considera flete y los distintos tipos de este que puedan o no asegurarse y los riesgos que este seguro cubriría bajo el clausulado ITCF que es el que se va a utilizar en este trabajo.

El segundo objetivo específico sigue el mismo patrón que su predecesor. Consiste en una descripción detallada de las características principales del seguro de LOE/LOH, así como una enumeración y explicación de sus cláusulas más importantes y los requisitos mínimos necesarios para poder estar en derecho de pedir una indemnización a dicho seguro. Se presta especial atención al *Loss of Hire*, utilizado en el fletamento por tiempo, ya que es la característica más importante de este seguro.



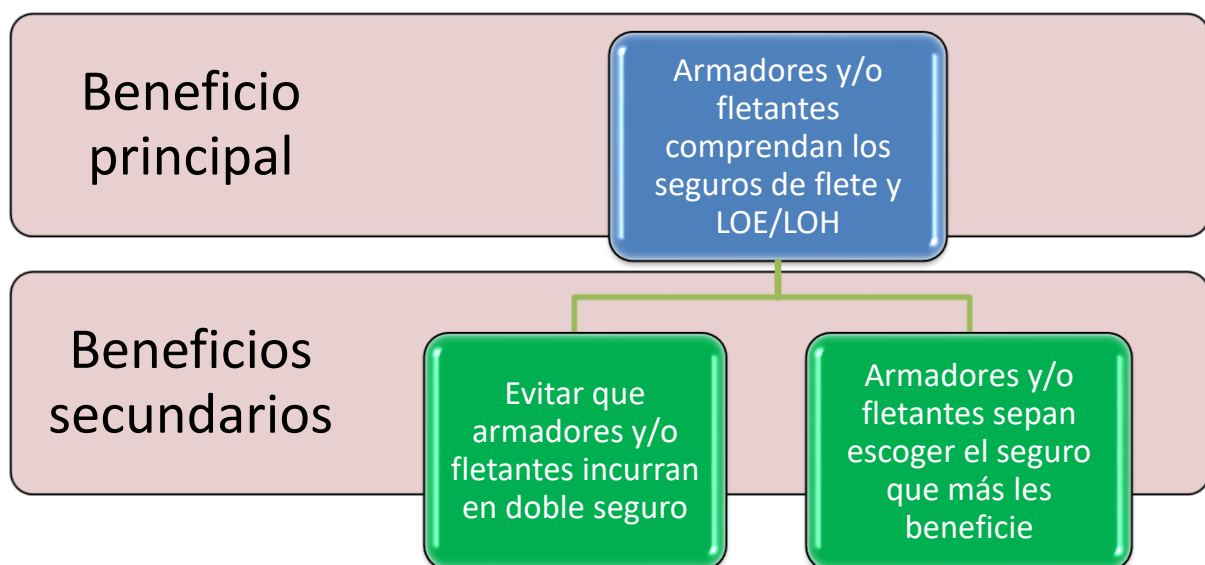
Gráfica 1 Objetivo principal y específicos©

El beneficio principal de este trabajo se centra en intentar ayudar a los armadores y/o fletantes a entender mejor la características y objetivos principales del seguro de flete y el seguro de LOE/LOH y así poder distinguirlos perfectamente. Gracias a esto, se evitará en mayor medida que estos armadores y/o fletantes puedan incurrir en doble seguro o concurrencia de seguros que se da cuando un objeto está protegido por varios seguros.

Esto podría permitir, en teoría, que el asegurado recibiera una cantidad mayor que el valor real del propio objeto asegurado. Sin embargo, para evitar esta situación está regulado en la LNM que cada aseguradora solo pagará su parte proporcional hasta alcanzar el valor máximo de indemnización. Esto también está estipulado en las condiciones ITCF como se verá más adelante en este trabajo.

Esta situación de doble seguro o concurrencia de seguros podría dejar a los armadores y/o fletantes recibiendo la misma indemnización que habrían obtenido si hubieran contratado un solo seguro, pero pagando las primas correspondientes de todos los seguros que se hubieran contratado.

Por lo que se podría decir que el beneficio principal que se ha expuesto en este trabajo tendría dos objetivos secundarios o derivados. El primero, como ya se ha expuesto, evitar que los armadores y/o fletantes incurran en doble seguro y el segundo que estos armadores y/o fletantes sepan escoger cuál de estos seguros que se estudian en este trabajo les beneficia más según sus intereses.



Gráfica 2 Beneficio principal y secundarios©

## 1.4 Estado del Arte<sup>3</sup>

En este epígrafe se pretende exponer en detalle el Estado del Arte de la materia que se aborda en este trabajo, el cuál asienta las bases teóricas sobre las que se redactarán los capítulos 3 y 4, donde se describe el seguro de flete y el seguro de LOE/LOH y que constituyen los objetivos específicos, como ya se ha mencionado en el epígrafe de Objetivos y Beneficios.

Para elaborar este epígrafe se han utilizado distintas fuentes bibliográficas, tanto físicas como electrónicas. Las fuentes más importantes han sido seleccionadas tras una lectura contrastada de diversos artículos y estudios publicados por expertos en la materia que en este trabajo se toca, las cuales aparecen en la bibliografía y a pie de esta página.

De entre todas las fuentes examinadas, las cuales han aportado el conocimiento necesario para completar el presente trabajo, se ha seleccionado la información que se considera que cumple mejor con los requerimientos necesarios para el cumplimiento del objetivo principal, el Estudio comparativo. A continuación, se procede a explicar, una a una, las fuentes más importantes.

---

<sup>3</sup> Para más información sobre este epígrafe ver:

Stuart. D. (2004). News: Risk rates rocket as shipyard accidents increase. Recuperado el 14 de marzo de 2021, de [https://www-scopus-com.ehu.idm.oclc.org/record/display.uri?eid=2-s2.0-15044339816&origin=resultslist&sort=plf-f&src=s&sid=27c5c711b5265ca9cb9b4f86d4b2356c&sot=b&sdt=b&sl=38&s=TITLE-ABS-KEY%28news%3a+risk+rates+rocket%29&relpos=1&citeCnt=0&searchTerm=&featureToggles=FEATURE\\_NEW\\_MAIN\\_SECTION:1,FEATURE\\_NEW\\_SOURCE\\_INFO:1,FEATURE\\_NEW\\_REAXYS\\_SECTION:1,FEATURE\\_NEW\\_SCIVAL\\_TOPICS:1,FEATURE\\_VIEWS\\_COUNT:1](https://www-scopus-com.ehu.idm.oclc.org/record/display.uri?eid=2-s2.0-15044339816&origin=resultslist&sort=plf-f&src=s&sid=27c5c711b5265ca9cb9b4f86d4b2356c&sot=b&sdt=b&sl=38&s=TITLE-ABS-KEY%28news%3a+risk+rates+rocket%29&relpos=1&citeCnt=0&searchTerm=&featureToggles=FEATURE_NEW_MAIN_SECTION:1,FEATURE_NEW_SOURCE_INFO:1,FEATURE_NEW_REAXYS_SECTION:1,FEATURE_NEW_SCIVAL_TOPICS:1,FEATURE_VIEWS_COUNT:1)

Basterretxea. I. (2010). Práctica del seguro de buques. Vitoria-Gasteiz: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Ruiz. J.M; Arranz de Diego. A; Zabaleta. S. (1993). Manual de Derecho del Seguro Marítimo: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Quintano. M. (2017). P&I del fletador y otros seguros marítimos. Recuperado el 16 de marzo de 2021, de <https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/211697/retrieve>

Borret. R. (2018). Loss of earnings claims: The basics. Recuperado el 14 de marzo de 2021, de [https://www.kingschambers.com/assets/Resource%20Bank/LOSS%20OF%20EARNINGS%20CLAIMS\\_Richard%20Borrett.pdf](https://www.kingschambers.com/assets/Resource%20Bank/LOSS%20OF%20EARNINGS%20CLAIMS_Richard%20Borrett.pdf)

Organización Internacional del Trabajo. (2018). Instrumentos relativos a la indemnización de la gente de mar en caso de pérdida de buque o naufragio. Recuperado el 14 de marzo de 2021, de [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms\\_624276.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_624276.pdf)

Gard. (2019). Risk solutions covering los of income following physical damage to a vessel. Recuperado el 17 de marzo de 2021, de [https://www.gard.no/Content/17765511/LossOfHire\\_Nov2019\\_web.pdf](https://www.gard.no/Content/17765511/LossOfHire_Nov2019_web.pdf)

Gard. (2021). Risk solutions for los of income caused by delay/detention of a ship that has not been physically damaged. Recuperado el 28 de marzo de 2021, de [https://www.gard.no/Content/20738109/ExtendedLossOfHire\\_Mar2021.pdf](https://www.gard.no/Content/20738109/ExtendedLossOfHire_Mar2021.pdf)

Pedrosa. J.M. (2021). Seguro marítimo de Loss of hire/Loss of earnings. Recuperado el 28 de marzo de 2021, de <http://www.canaryports.es/texto-diario/mostrar/2806683/seguro-maritimo-loss-of-hire-loss-of-earnings>



En este epígrafe del Estado del Arte se va a resumir el contenido de las fuentes que mejor ayudan a establecer la base teórica de los siguientes capítulos, sin embargo, no se va a describir ni a definir en detalle los conceptos técnicos que en estas fuentes se encuentren como las cláusulas, tipos de flete, requisitos mínimos etc. Todos estos conceptos serán descritos, definidos y explicados de forma exhaustiva en los capítulos 3 y 4.

#### 1.4.1 Práctica del seguro de buques

*Práctica del seguro de buques* es un libro redactado por Imanol Basterretxea, cuyo contenido se basa en la descripción y explicación de los principales seguros marítimos que afectan o tienen relación con los buques, así como del clausulado más importante que a cada uno de ellos le corresponde.



Ilustración 2 *Práctica del seguro de buques*; Fuente: (Marcial Pons, 2010)

De entre los distintos capítulos que tiene el libro, este trabajo se va a centrar en sus capítulos 9 y 10 titulados *Estudio de las condiciones I.Freight C* y *Seguro de pérdida de beneficios y/o arriendo* respectivamente. Para continuar con la nomenclatura que se ha venido utilizando, el capítulo 9 trataría sobre el seguro de flete y el capítulo 10 haría lo propio con el seguro de LOE/LOH.

Comienza con una breve descripción sobre el flete, ya que es el tema principal de este seguro, que dice así: “El flete debe entenderse como el beneficio obtenido por el armador derivado de la explotación del buque con fines comerciales”. (Basterretxea, 2010)

Como los beneficios obtenidos deben provenir de la comercialización del buque, se presta atención a los distintos contratos de explotación del buque con los que se puede cobrar un flete. Destaca el contrato de transporte de línea regular o bajo conocimiento de embarque, los contratos de fletamento por tiempo, viaje o viaje redondo, el contrato de volumen o VCOA y el contrato de fletamento de células.

Se considera necesario hacer distinción entre los distintos tipos de flete a los que se hacen referencia en las pólizas de seguro de flete que utilizan el clausulado ITCF, el cuál es el que se utiliza en este libro. Los tipos de flete a los que hace distinción son el flete contratado, el flete en riesgo y el flete anticipado. Según se expone en este libro, “bajo el juego de cláusulas de las condiciones ITCF se cubre únicamente el flete bruto en riesgo correspondiente a cualquiera de los contratos de fletamento mencionados anteriormente”. (Basterretxea, 2010)

Estas cláusulas mencionadas son las que forman las pólizas de los seguros de flete, los cuales son divididos en dos categorías según este libro. La primera categoría sería para *Póliza Prueba de Interés* o *Full Interest Admitted*, PPI o FIA, para los casos de pérdida total del buque. La segunda categoría sería para *Póliza a pérdida parcial* en casos de pérdida parcial o total del flete bruto en riesgo.

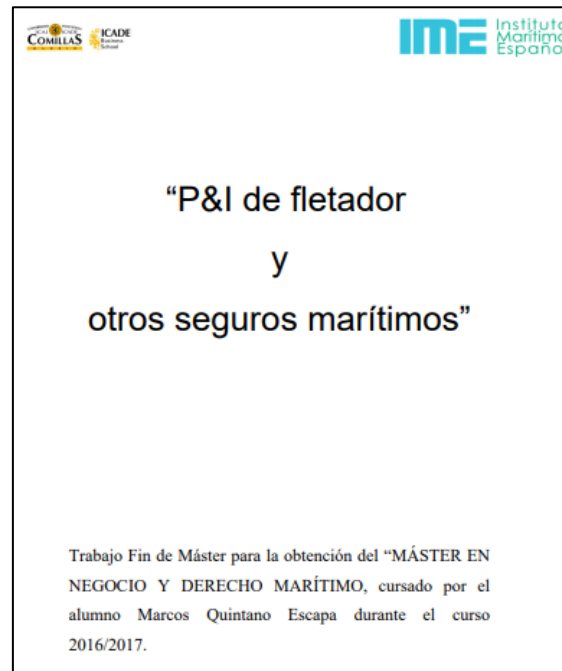
El capítulo 9 termina con un listado de los principales riesgos cubiertos en una póliza de seguro de flete, como riesgo de gabarraje, de abordaje etc, y con las cláusulas que actúan en cada caso. Todos estos riesgos cubiertos y sus respectivas cláusulas serán descritas en el capítulo 3 de este trabajo.

En el capítulo del 10 del libro se describe el seguro de LOE/LOH con el que “quedan garantizadas las pérdidas de beneficios y/o alquileres como consecuencia de que el buque pierda su aptitud o capacidad de generar ingresos debido a un accidente cubierto por una póliza de casco”. (Basterretxea, 2010)

Las condiciones especiales de este seguro se basan en una serie de conceptos como son la indemnización diaria, condiciones de cobertura, límite máximo de indemnización etc. Todos estos conceptos y demás características propias de este seguro serán descritas y explicadas en el capítulo 4 del presente trabajo.

### 1.4.2 P&I del fletador y otros seguros marítimos

*P&I del fletador y otros seguros marítimos* es un Trabajo de Fin de Máster redactado por Marcos Quintano que se centra en la descripción y explicación de los grupos de P&I y establece las principales diferencias con los seguros marítimos más conocidos. Debido a esto le ha sido necesario realizar clasificaciones y descripciones de los principales seguros marítimos.



*Ilustración 3 P&I de fletador y otros seguros marítimos; Fuente: (Quintano, 2017)*

Para este trabajo se ha recogido toda la información relevante sobre clasificaciones de seguros marítimos, con el fin de tener una idea más específica de donde se ubican los seguros de flete y de LOE/LOH con respecto al resto de seguros marítimos, y a las descripciones que realiza sobre los seguros en los que se centra el presente trabajo.

Marcos Quintano establece que los contratos de seguros marítimos poseen numerosas características, entre las que destaca que son “contratos sometidos a pluralidad de intereses, MIA, Cláusula 16 «*Measure of insurable value*» y Ley de navegación Marítima Art 409 y

---

<sup>4</sup> “El seguro de P&I es un seguro de protección e indemnización. Con unas coberturas ( límite asegurado ) muy elevados cubren la responsabilidad civil contractual o extracontractual del propietario de la embarcación frente a reclamaciones por contaminación accidental en cumplimiento de la Ley 14/2014 de navegación marítima, daños a instalaciones fijas, abordajes a otros barcos, remoción de restos por naufragio, reclamaciones por daños y pérdidas de los pasajeros ( muerte, lesiones, efectos personales), tripulantes u oficiales del barco ( gastos médicos, repatriación) defensa del asegurado y muchas más coberturas indispensables para el propietario de una embarcación”. (Náutica seguros marítimos, 2015)

podemos distinguir cinco modalidades de seguro marítimo, en virtud del interés que queramos asegurar: Seguro de cascos, Seguro de facultades, mercancías o cargamentos, Seguro de flete, Seguro de P&I y Seguro sobre cualesquiera otros intereses patrimoniales legítimos expuestos a los riesgos de la navegación”. (Quintano, 2017)

Aunque en esa clasificación no aparece el seguro de LOE/LOH ni su traducción en español, se entiende que lo considera dentro del seguro de flete ya que más adelante en su trabajo realiza una descripción del seguro del beneficio esperado y, como ya se ha mencionado anteriormente, el flete es un beneficio obtenido de la explotación de un buque.

Marcos Quintano realiza una descripción de los principales seguros marítimos entre los que incluye el seguro de flete y el seguro del beneficio esperado, los cuales son los de mayor interés para este trabajo y a los que se ha prestado especial atención. Por ello se resume a continuación, la descripción de estos dos seguros que realiza este autor.

La descripción que hace Marcos Quintano sobre el seguro de flete cita como sigue, “Este tipo de seguro cubre el riesgo de pérdida del derecho del porteador a cobrar el flete, el precio convenido. Como es común en el transporte marítimo concertar el flete a todo evento, e incluso pagarlo por adelantado, el riesgo de pérdida recae sobre el cargador que deviene en el titular del interés asegurado. No solamente se puede asegurar este tipo de fletes, se puede, igualmente asegurar en los demás contratos de explotación del buque (por tiempo o viaje)”. (Quintano, 2017)

Por otro lado, la descripción que hace Marcos sobre el seguro del beneficio esperado es, “Cubre el interés relativo al lucro o ganancia que espera obtener el asegurado con la llegada sin incidentes del buque a puerto de destino. Aunque se rige por los pactos convenidos, la ley exige que la póliza especifique el beneficio que espera obtener el asegurado, añadiéndole al valor de las mercancías y, si se quiere obtener más del 10% (que es la cifra aplicada por defecto), se debe reflejar expresamente en la póliza”. (Quintano, 2017)

### 1.4.3 Risk solutions covering loss of income following physical damage to a vessel

*Risk solutions covering loss of income following physical damage to a vessel* es un artículo redactado por Gard basado en el seguro de LOE/LOH, en el que explican las distintas coberturas que ofrece este seguro a la vez que expone un amplio abanico de soluciones a los principales riesgos. Gard es una aseguradora multisectorial que entiende los riesgos a los que se exponen sus distintos clientes y a los que les ofrece, en consecuencia, un servicio de cobertura adecuado.



Ilustración 4 Gard: Loss of Hire; Fuente: (Gard, 2019)

La explicación que realiza Gard sobre el seguro de *Loss of Hire* para que éste pueda ser entendido por sus clientes es la siguiente, “La cobertura por pérdida de alquiler responde a la pérdida de ingresos del armador tras los daños físicos sufridos por un buque. Incluye la protección contra varada, la obstrucción física del buque y la retirada de la carga dañada, ofreciendo un apoyo a los armadores”. (Gard, 2019)

La cobertura de este seguro puede ser extendida a situaciones de guerra o circunstancias similares, así como una obstrucción al buque que no sea de carácter físico, sino que pueda ser un tipo de bloqueo por una entidad estatal. La detención del buque debida a casos de piratería no está cubierta por este seguro, es necesario acudir a otros seguros específicos para este problema.

Podrá contratar este seguro cualquier entidad que tenga un interés asegurable en el buque y que se vería económicamente perjudicada si el buque quedara inutilizado. En su artículo, Gard establece que “Los límites de cobertura se ofrecen en función del número de días de indemnización multiplicados por los ingresos diarios estipulados en la póliza. La franquicia mínima estándar es de 14 días”. (Gard, 2019)

Finalmente, Gard establece diferentes casos en los que un buque podría quedar inutilizado o paralizado debido a daños de carácter físico y ofrece soluciones para cada caso. Estos casos son ejemplos reales de buques que han sufrido los problemas que se presentan a continuación. En primer lugar, se expone lo que Gard considera que es el caso más común, que es la pérdida de beneficios debido a daños causados al casco. También expone el caso de detención del buque por daños a un equipo portátil o extraíble del buque y el caso de retraso por daños al equipo de carga del buque.

Por supuesto, para cada uno de estos ejemplos reales Gard expone su solución mediante la utilización del seguro marítimo *Loss of Earnings/Loss of Hire* (LOE/LOH) de la mejor manera para cada situación. Este tipo de seguro marítimo será descrito y explicado en mayor detalle en el capítulo 4 de este trabajo.

#### 1.4.4 Seguro marítimo de Loss of Hire/Loss of Earnings

*Seguro marítimo de Loss of Hire/Loss of Earnings* es un artículo redactado por Don José María Pedrosa, publicado en la página web oficial *CanaryPorts*, en el que ofrece una explicación general del seguro LOE/LOH para luego centrarse más en profundidad en las características del Loss of Hire y en los requisitos necesarios para que entre en acción. También establece diferencias importantes con otro tipo de seguros para no confundirlos entre ellos.

Este artículo comienza con la introducción de un problema. Este problema es que en la actualidad de la industria del transporte marítimo que ha sido afectada por pandemias mundiales, bloqueos en canales importantes y crisis económicas de carácter mundial, la paralización de buques es muy frecuente y en consecuencia se hace necesaria la posesión de coberturas por demoras o por pérdida de beneficios.

Don José María Pedrosa ofrece en su artículo una solución para este problema. “En el caso de las pérdidas por paralización de buques, que existen en mayor uso aprox. desde la crisis del Canal de Suez<sup>5</sup> de 1956, pólizas que cubren las pérdidas de beneficio o paralización, que el mercado distribuye y conoce como de *Loss of Hire* (pérdida de alquiler), o *Loss of Earnings* (pérdida de ingresos/beneficios). Se estima que entre el 30-50% de la flota mundial, cuenta con coberturas de este tipo, desde luego muy extendidas en caso de buques fletados por tiempo, o empleados en determinadas líneas que generan ingresos estables”. (Pedrosa, 2021)

En este artículo se establece la principal diferencia entre el seguro de LOE/LOH y el seguro de flete, ya que este último cubre la pérdida de ingresos debido a un retraso en la entrega o a la pérdida de las mercancías y el seguro LOE/LOH busca cubrir la pérdida de ingresos debido a la paralización de un buque, siempre que el riesgo que haya ocasionado esta paralización esté cubierto por un seguro de casco.

“Las pólizas serán valoradas (cuando se estipula un valor asegurado diario, en un fletamento por tiempo), y en otros casos, se tratará de pólizas no valoradas (cuando los ingresos pueden variar, y el valor asegurado se configura sólo como un valor máximo en póliza y la pérdida de ingresos deberá acreditarse). En ningún caso se tratará de pólizas P.P.I., ya que el armador

---

<sup>5</sup> “El 31 de octubre de 1956 Gran Bretaña y Francia bombardearon varios objetivos militares egipcios para forzar la reapertura del canal de Suez, nacionalizado por el presidente egipcio Nasser el mes de julio anterior. La condena de la comunidad internacional lograría finalmente la retirada de las fuerzas anglo-francesas y el envío de tropas de Naciones Unidas”. (Canal Historia, 2012)

deberá acreditar la pérdida de ingresos, mediante un contrato de fletamento u otro tipo que acredite dicha pérdida”. (Pedrosa, 2021)

Si se analiza lo explicado hasta ahora en este artículo, se puede decir en términos generales que los requisitos necesarios para que se pueda utilizar la póliza de *Loss of Hire* se pueden dividir en dos partes. La primera es que el siniestro que ha provocado la paralización del buque debe estar cubierto por la póliza de casco y la segunda es que es necesario acreditar o probar que la paralización o la pérdida de tiempo que ha sufrido el buque ha supuesto una pérdida de ingresos.

Una vez se cumplan estos requisitos establecidos, Don José María Pedrosa explica en su artículo como se aplica esta póliza de *Loss of hire*. “La liquidación del siniestro (sin entrar por supuesto en otros escenarios, que lo pueden complicar de manera considerable), es relativamente sencilla: se produce un siniestro (amparado por la póliza de cascos), y se podrá reclamar la paralización desde que el buque "deja de generar" ingresos, y hasta que entra de nuevo en servicio; se calculan los días transcurridos, y se deduce la franquicia aplicable. Con el esquema anterior, los 14 primeros días no se pagan, y a partir del 15º, comienza a contar el reloj. El número de días (prorrateado por horas incluso) se multiplica por el capital diario asegurado (sin superar los límites establecidos en póliza), y obtendremos la indemnización por la paralización o pérdida de ingresos del buque”. (Pedrosa, 2021)

Se pueden encontrar en el mercado actual distintas pólizas que derivan del seguro marítimo LOE/LOH. De entre todas ellas existen tres que destacan por encima del resto, las condiciones inglesas y su póliza *Loss of Charter Hire Insurance* que se pueden extender a casos de guerra, las condiciones americanas y su póliza *Loss of Charter Hire Form* y las condiciones noruegas y su póliza basada en el capítulo 16 del *Nordic Plan*.

Para terminar con su artículo, Don José María Pedrosa destaca algunas cuestiones relevantes entre las que destaca la pregunta de que, si sucediese la pérdida total del buque, ¿Estaría el asegurado cubierto por la póliza LOE/LOH? “En caso de pérdida total del buque asegurado, no habrá cobertura, ya que conceptualmente el barco no será susceptible de generar ingresos. En los casos de negligencia de terceras personas, p.ej. en casos de abordaje, los recobros obtenidos de terceros serán distribuidos entre asegurado y asegurador, en función del período soportado por cada uno de ellos”. (Pedrosa, 2021)



#### 1.4.5 Risk solutions for loss of income caused by delay/detention of a ship that has not been physically damaged

*Risk solutions for loss of income caused by delay/detention of a ship that has not been physically damaged* es otro artículo redactado por Gard, la aseguradora multisectorial, basado otra vez en el seguro de LOE/LOH, pero esta vez para aquellos casos en los que la paralización del buque no se deba a daños físicos. Una vez más en este artículo se explican las distintas coberturas que ofrece este seguro a la vez que se vuelve a exponer un amplio abanico de soluciones a los principales riesgos.

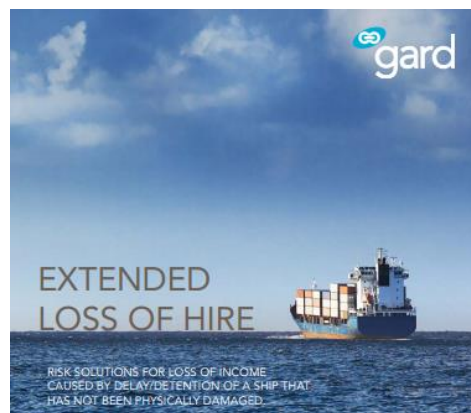


Ilustración 5 Gard: *Extended Loss of Hire*; Fuente: (Gard, 2021)

“La cobertura de pérdida de alquiler ampliada de Gard responde a la pérdida de ingresos del armador de ingresos causada por el retraso o la detención de un buque que no ha sido físicamente dañado”. (Gard, 2021)

Gard expone las distintas situaciones que pueden suponer la paralización del buque por causas que no sean daños físicos al buque y que en consecuencia provoquen una pérdida de ingresos que deriven de circunstancias ajenas al control del propietario, como puede ser la negación de acceso a un lugar de refugio, el salvamento de personas en el mar seguido de intervención de las autoridades, el apoderamiento de piratas etc.

Finalmente, Gard establece diferentes casos en los que un buque podría quedar paralizado debido a daños de carácter no físico y ofrece soluciones para cada caso. Estos casos son ejemplos reales de buques que han sufrido los problemas que se presentan a continuación. En primer lugar, la inmovilización del buque por muerte o enfermedad de un estibador portuario. También el retraso del barco causado por un bloqueo a la llegada al puerto de carga y la detención causada por un ataque pirata. Esta cobertura es una extensión del seguro LOE/LOH.

## 2 Metodología

La metodología que se sigue en este trabajo se denomina revisión bibliográfica. Este método consiste principalmente en realizar una investigación bibliográfica, esto significa que se ha recopilado información, ya existente sobre un tema determinado, de distintos tipos de fuentes como libros, artículos, sitios web, etc. Esto no consiste en hacer un resumen de la información encontrada, sino que se basa en recopilar la información de mejor calidad y que mejor se adapte a las necesidades del trabajo para llevar sus objetivos a cabo.

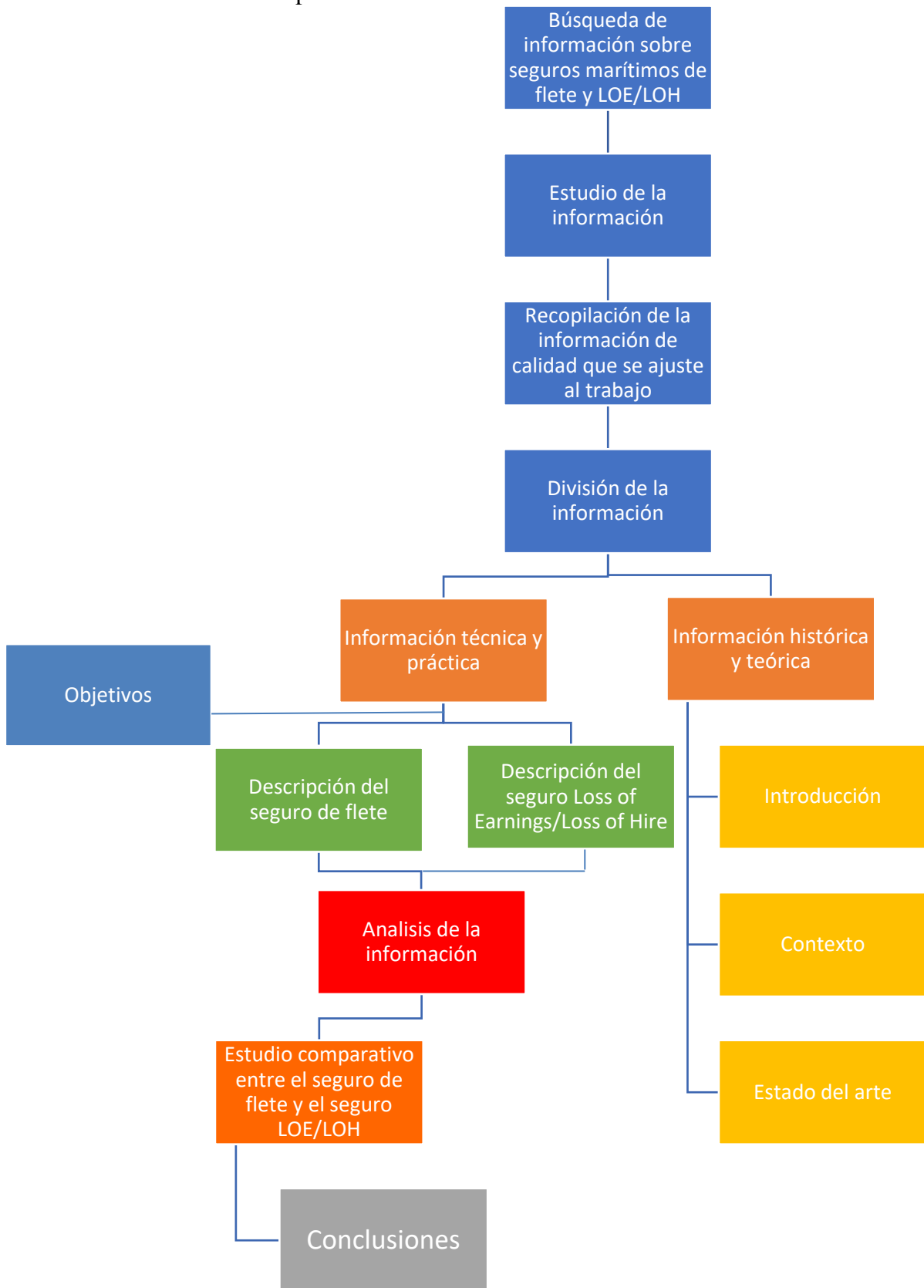
Tras esta revisión bibliográfica con la que se ha obtenido diversas fuentes con la información más relevante para la realización de este trabajo, las cuales han sido descritas en el epígrafe del Estado del Arte, se han levantado los cimientos sobre los que se van a redactar el capítulo 3, Descripción del seguro de flete, y el capítulo 4, Descripción del seguro *Loss of Earnings/Loss of Hire* LOE/LOH, que como ya se ha mencionado antes constituyen, además, los objetivos específicos.

Se ha utilizado la información recopilada para realizar una descripción detallada de estos dos tipos de seguro marítimo, tanto de sus características principales, de los requisitos mínimos necesarios para que entren en acción que variarán según distintos casos, así como de los riesgos principales que llevan a la contratación de este seguro, de algunas cláusulas importantes y de las coberturas e indemnizaciones que ofrece.

Una vez se ha terminado con esta revisión bibliográfica y se han asentado las bases teóricas se puede proceder a la realización del capítulo 5, que es el Estudio comparativo entre ambos seguros marítimos y que constituye, como se ha mencionado previamente, el objetivo principal de este trabajo. Mediante el uso de casos prácticos hipotéticos, en los que deberán entrar en acción alguno de estos dos seguros o los dos a la vez, se han obtenido unos resultados que están constituidos por las principales diferencias entre ambos, ya sea en sus características principales, en sus coberturas e indemnizaciones o en sus requisitos mínimos.

Este trabajo finaliza con las Conclusiones, donde se analizan estas diferencias y donde se espera ofrecer un mayor entendimiento sobre estos dos seguros marítimos, establecer cuál es más beneficioso para las distintas partes que componen un contrato de explotación de un buque y si pueden o no crear una situación de doble seguro.

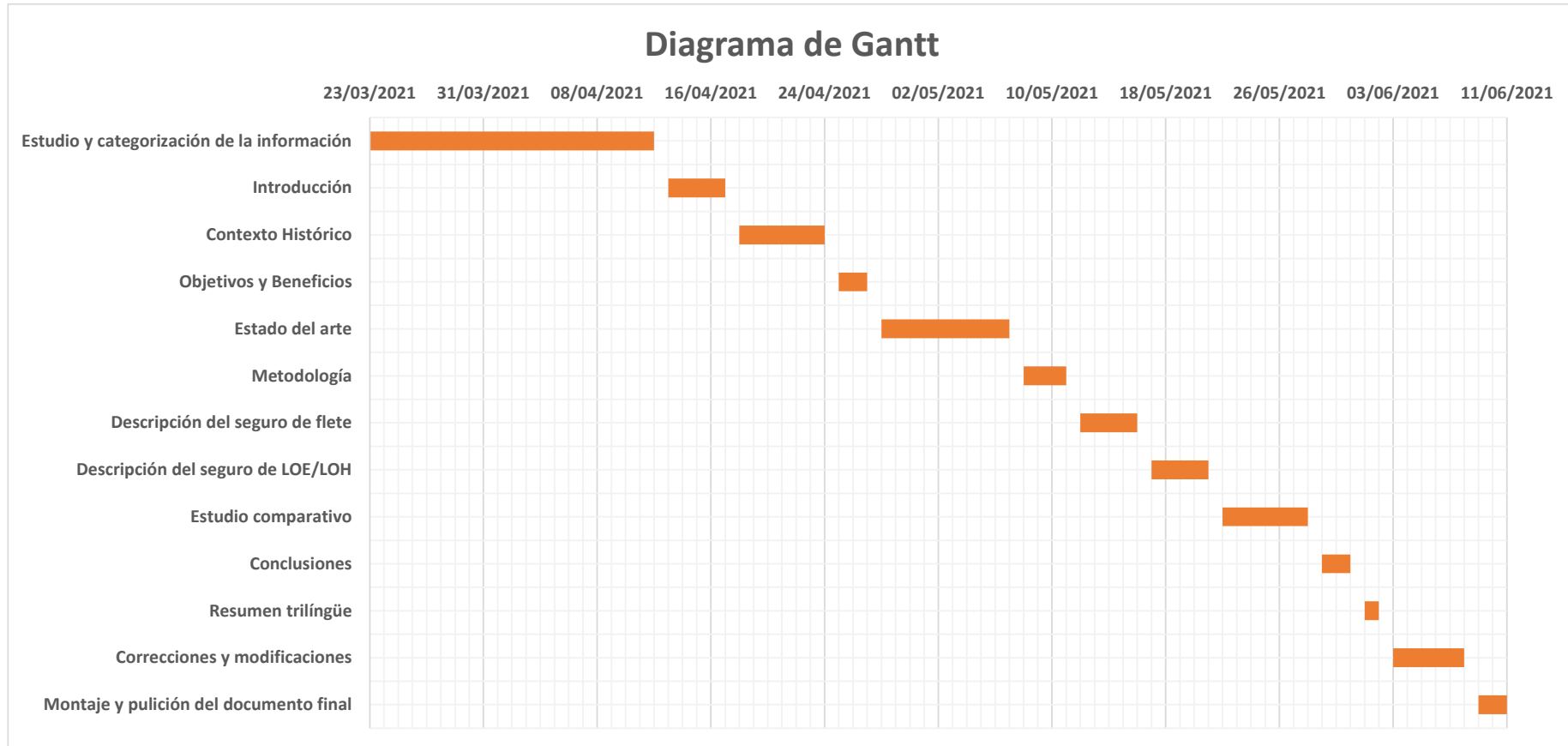
Con el siguiente Organigrama se pretende mostrar de forma gráfica la Metodología usada y que sido descrita de forma teórica previamente:



Gráfica 3 Organigrama©

## Estudio comparativo entre el seguro de flete y el seguro LOE/LOH

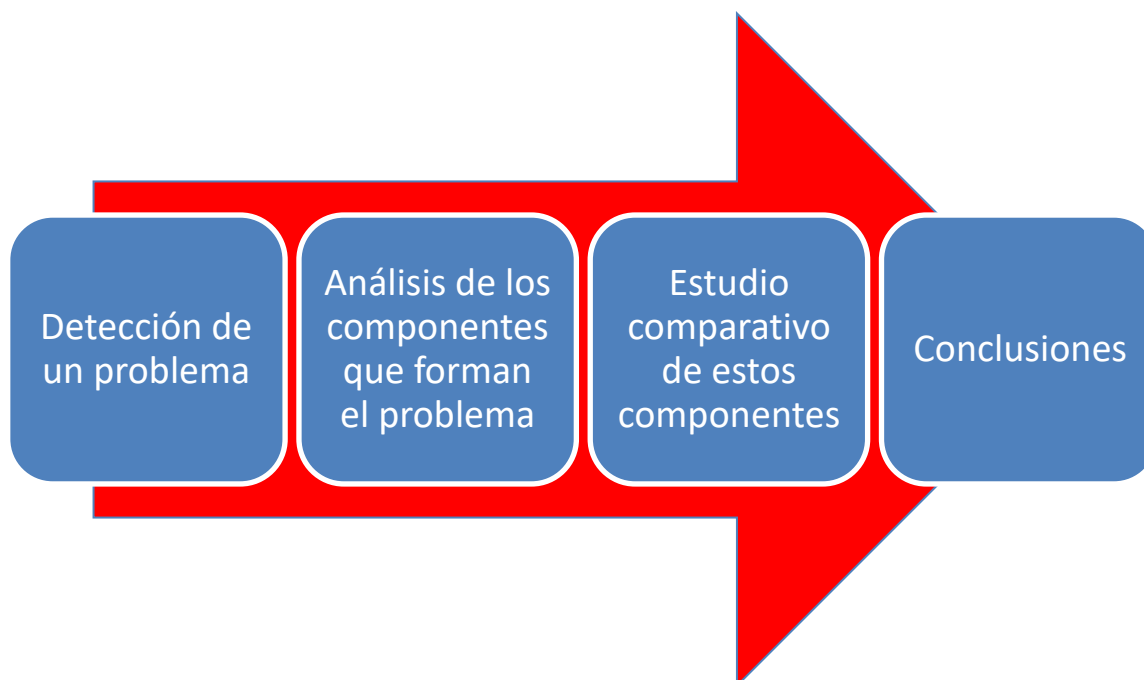
Mediante un diagrama de Gantt, se representa el tiempo que se ha dedicado a las distintas partes que componen este trabajo.



Gráfica 4 Diagrama de Gantt©

Actividades	Fecha Inicio	Duración en días	Fecha Final
Estudio y categorización de la información	23/03/2021	20	12/04/2021
Introducción	13/04/2021	4	17/04/2021
Contexto Histórico	18/04/2021	6	24/04/2021
Objetivos y Beneficios	25/04/2021	2	27/04/2021
Estado del arte	28/04/2021	9	07/05/2021
Metodología	08/05/2021	3	11/05/2021
Descripción del seguro de flete	12/05/2021	4	16/05/2021
Descripción del seguro de LOE/LOH	17/05/2021	4	21/05/2021
Estudio comparativo	22/05/2021	6	28/05/2021
Conclusiones	29/05/2021	2	31/05/2021
Resumen trilingüe	01/06/2021	1	02/06/2021
Correcciones y modificaciones	03/06/2021	5	08/06/2021
Montaje y pulición del documento final	09/06/2021	2	11/06/2021

Tabla 1 Diagrama de Gantt©

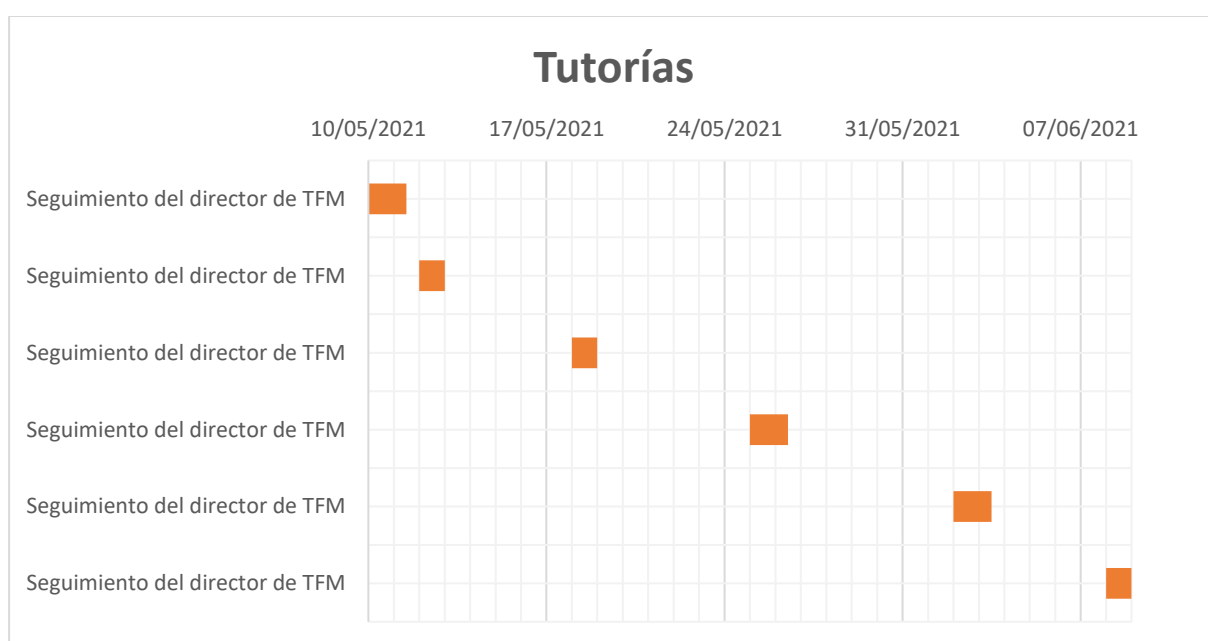


Gráfica 5 Metodología©

Una forma de exponer la metodología de forma general y más gráfica se consigue mediante la gráfica 5. En este trabajo se detecta un problema, y es que los armadores y/o fletantes no

comprenden ni distinguen entre los seguros de flete y LOE/LOH, que son los componentes del problema. Por lo que se van a analizar estos componentes a lo largo del trabajo para poder realizar un estudio comparativo sobre ellos y exponer de esta manera sus principales diferencias. Estas diferencias serán analizadas en las conclusiones para ofrecer un mejor entendimiento sobre este problema a armadores y/o fletantes y cuando es más beneficioso contratar uno u otro seguro, de los que se han expuesto.

También se expone una gráfica que refleja el tiempo de trabajo en tutorías, con el director del Trabajo de Fin de Máster, así como las tablas usadas para crear ambas gráficas.



Gráfica 6 Seguimiento del director de TFM©

Actividades	Fecha	Duración en horas	Medio
Seguimiento del director de TFM	10/05/2021	1,5	Presencial más email
Seguimiento del director de TFM	12/05/2021	1	Presencial más email
Seguimiento del director de TFM	18/05/2021	1	Presencial más email
Seguimiento del director de TFM	25/05/2021	1,5	Presencial más email
Seguimiento del director de TFM	02/06/2021	1,5	Presencial más email
Seguimiento del director de TFM	08/06/2021	1	Presencial más email

Tabla 2 Seguimiento del director de TFM©

### 3 Descripción del seguro de flete<sup>6</sup>

En este capítulo, como su propio título indica, se describe el seguro de flete. Esta descripción consta de las características principales del seguro de flete, así como una enumeración y explicación de sus cláusulas más importantes y los requisitos mínimos necesarios para poder estar en derecho de pedir una indemnización a dicho seguro. En este caso, el seguro de flete está ligado a un buque concreto y, por tanto, el asegurado es el titular del interés sobre el buque, es decir, el porteador.

La siguiente definición del seguro de flete ha sido obtenida del Trabajo de Fin de Máster de Don Marcos Quintano:

“Este tipo de seguro cubre el riesgo de pérdida del derecho del porteador a cobrar el flete, el precio convenido. Como es común en el transporte marítimo concertar el flete a todo evento, e incluso pagarlo por adelantado, el riesgo de pérdida recae sobre el cargador que deviene en el titular del interés asegurado. No solamente se puede asegurar este tipo de fletes, se puede, igualmente asegurar en los demás contratos de explotación del buque (por tiempo o viaje)”. (Quintano, 2017)

Por tanto, el porteador será el titular del interés asegurado en el flete cuando no haya sido contratado a “todo evento”.

El seguro de flete tiene efecto o sentido cuando existe una pérdida o daño parcial o total a la mercancía que está siendo transportada por el fletante. También existe el caso de que pueda usarse este tipo de seguro cuando el buque deviene pérdida total y, en consecuencia, el porteador se ve privado de la explotación futura de su buque y de los fletes que hubiera ganado en un futuro con el buque asegurado.

---

<sup>6</sup> Para más información sobre este capítulo ver:

Basterretxea. I. (2010). Práctica del seguro de buques. Vitoria-Gasteiz: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Quintano. M. (2017). P&I del fletador y otros seguros marítimos. Recuperado el 16 de marzo de 2021, de <https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/211697/retrieve>

Datapolis database. (1995). Institute Time Clauses Freight. Recuperado el 28 de marzo de 2021, de <https://datapolis.id/wp-content/uploads/2018/07/Institute-Time-Clauses-%E2%80%93-Freight-%E2%80%93-1-11-95-%E2%80%93-CL.-287.pdf>

Datapolis database. (1983). Institute Time Clauses Freight. Recuperado el 20 de marzo de 2021, de <https://datapolis.id/wp-content/uploads/2018/07/Institute-Time-Clauses-Freight-%E2%80%93-1-10-83-%E2%80%93-CL.-287.pdf>

Para poder describir el seguro de flete, primero es necesario entender que es el flete, así como los distintos tipos en los que se puede encontrar y cuáles de ellos serán cubiertos por el seguro de flete y en qué circunstancias. El director de este trabajo establece la siguiente definición: “El flete debe entenderse como el beneficio obtenido por el armador derivado de la explotación del buque con fines comerciales”. (Basterretxea, 2010)

Los contratos de explotación del buque más comunes en los que se puede contratar el seguro de flete son, el contrato de línea regular o de transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque y el contrato de fletamento por tiempo y por viaje.

Dentro de las cláusulas ITCF, que son las que se estudian en este trabajo, se hace referencia a tres tipos distintos de flete que deben ser explicados con claridad para poder entender de forma correcta el seguro de flete:

- Flete a todo evento: aquel flete sujeto a un contrato de fletamento que ya ha sido pagado antes del embarque de las mercancías y es considerado no retornable aún en caso de que sufran daños la carga o el buque. Este flete no puede estar sujeto a un seguro de flete porque ya ha sido cobrado.
- Flete anticipado o futuro: aquel flete que no está sujeto a un contrato de fletamento, se trata de una estimación de beneficios que el fletante espera ganar en un período de tiempo. Este tipo de flete no puede estar sujeto a un seguro de flete en caso de pérdida parcial y/o total de las mercancías, sin embargo, este flete futuro sí que podrá ser cubierto por un seguro de flete únicamente en caso de que se produzca la pérdida total del buque.
- Flete bruto en riesgo: aquel flete sujeto a un contrato de fletamento que aún no ha sido cobrado por el fletante, normalmente esto se debe a que el pago del flete se realiza con la entrega de las mercancías. Por este motivo bajo las cláusulas ITCF “se cubre únicamente el flete bruto en riesgo correspondiente a cualquier tipo de contrato de fletamento”. (Basterretxea, 2010)

Se incluye el fletamento por tiempo, que más adelante se entenderá porque es un caso especial, ya que el fletante estaría cubierto por este seguro en caso de pérdida total del buque.



Dentro del seguro de flete, el clausulado ITCF se puede observar en dos tipos de pólizas distintas:

- Pólizas a pérdida parcial
- Pólizas PPI o FIA

A continuación, se explicarán las características de estas dos pólizas una por una.

### 3.1 Pólizas a pérdida parcial

Las Pólizas a pérdida parcial son aquellas que cubren la pérdida parcial o avería particular del flete y/o la pérdida total del flete bruto en riesgo. El asegurado, en este caso, está obligado a acreditar y justificar la pérdida, es decir, a probar la existencia de un interés asegurable para justificar la pérdida parcial o gasto con el fin de estar en derecho de ser indemnizado por el asegurador. “En el caso de pérdida total del flete, la póliza se considerará no valorada, es decir, el asegurador pagará el flete bruto en riesgo hasta el límite del valor asegurado”. (Basterretxea, 2010)

Normalmente para acreditar la pérdida y así estar en derecho de ser indemnizado por el asegurador solo necesita mostrar el contrato de fletamento, donde quedan recogidos todos los aspectos relativos al flete. El flete o beneficio que espera obtener el armador y/o fletante se suele expresar en el contrato como XX USD/ton de carga. Debido a esto para valorar la pérdida a indemnizar por el asegurador, se usa esa misma fórmula utilizando únicamente las toneladas de mercancía que hayan sido dañadas.

En este tipo de póliza, que también usa las condiciones ITCF, los riesgos cubiertos serán los siguientes:

- Pérdida total (actual o constructiva) del flete: “cuando la totalidad de la mercancía no se entrega en destino o se entrega en un estado de daño total, o cuando el buque ha tenido que abandonar el viaje previsto en un puerto intermedio y el coste de reenvío de la mercancía a puerto de destino final es mayor que el flete en riesgo”. (Basterretxea, 2010)
- Pérdida parcial o avería particular del flete: cuando al entregar la mercancía en destino, parte de esa mercancía está dañada.

- “Contribución del flete a los gastos y/o sacrificios de avería gruesa”. (Basterretxea, 2010)
- “Contribución del flete frente a cualquier responsabilidad derivada de abordaje, en base a que su valor se ha tenido en cuenta para calcular la limitación de responsabilidad del armador”. (Basterretxea, 2010)

Es indispensable que la pérdida de flete esté relacionada a una pérdida o daño de las mercancías, no se indemnizará si no se cumple este requisito.

### 3.2 Pólizas PPI o FIA

La Póliza Prueba de Interés (PPI) o *Full Interest Admitted* (FIA) es una póliza valorada, es decir, aquellas en las que no se necesita justificar la pérdida o no se tiene que probar la existencia de un interés asegurado para que el armador y/o el fletante tengan derecho a ser indemnizados por el seguro de flete, según estipula la cláusula 15 de la ITCF<sup>7</sup>, “por el total del valor asegurado en caso de una pérdida total del buque”. (Basterretxea, 2010)

En otras palabras, la propia póliza PPI o FIA representa la prueba de interés para que el armador y/o fletante estén cubiertos en caso de pérdida total del buque y puedan ser indemnizados con el total del valor asegurado sin que tengan que probar la existencia de ningún interés asegurado, independientemente de si el buque estaba cargado o en lastre.

Con el fin de evitar que los armadores y/o fletantes hagan un uso indebido de esta póliza y aprovecharse así de los aseguradores, el valor máximo asegurable para los conceptos de flete y desembolsos en esta póliza de seguro de flete no podrá exceder el 25% del valor de casco/máquina<sup>8</sup> asegurado. Así lo estipulan las cláusulas 21.1.1 y 21.1.2 dentro de las condiciones ITCH<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Las cláusulas más destacadas de las ITCF podrán verse en epígrafe 3 del capítulo 3.

<sup>8</sup> El seguro de casco/máquina es otro tipo de seguro marítimo distinto del seguro de flete y del LOE/LOH, aunque en algunos casos estén relacionados.

<sup>9</sup> Las condiciones ITCH se pueden ver en su totalidad en el Anexo I.

Dado que el flete ya ha quedado definido y explicado, se procede a hacer lo propio con los desembolsos y porqué se asegura su valor. Los desembolsos son unos gastos invertidos en el buque, difíciles de precisar y valorar, con los que deberán correr el armador y/o fletante y que en caso de pérdida del buque son los siguientes:

- “Gastos extraordinarios realizados antes de la pérdida del buque y no recuperables como pueden ser gastos para continuar un viaje en el puerto de arribada forzosa”. (Basterretxea, 2010)
- Gastos de sustitución del buque perdido.
- Gastos para el incremento del valor del buque desde su construcción.
- “Intereses que corresponden a un crédito hipotecario al que estaba sujeto el buque en cuestión”. (Basterretxea, 2010)
- “Otros gastos o pérdidas inherentes al buque tales como la publicidad”. (Basterretxea, 2010)

### 3.3 Cláusulas destacadas de las condiciones ITCF<sup>10</sup>

El presente trabajo se basa en las condiciones inglesas del seguro de flete editadas el 01/10/1983, ya que la edición de 1995 no suele usarse en la práctica. De entre todo el clausulado de las condiciones ITCF se destacan las siguientes cláusulas.

En primer lugar, tenemos la cláusula 12, *Franchise*, que establece: “*This insurance does not cover partial loss, other than general average loss, under 3% unless caused by fire, sinking, stranding or collision with another vessel. Each craft and/or lighter to be deemed a separate insurance if required by the Assured*”. (Datapolis database, 1983)

Esto quiere decir que en el caso de que exista avería particular, no se indemnizará a menos que los daños superen el 3% del valor asegurado o a no ser que se hayan originado por incendio, hundimiento del buque, embarrancada o abordaje con otro buque.

---

<sup>10</sup> Las condiciones ITCF se pueden ver en su totalidad en el Anexo II.

Otra cláusula para destacar es la cláusula 13, *Measure of Indemnity*, que establece: “13.1 *The amount recoverable under this insurance for any claim for loss of freight shall not exceed the gross freight actually lost; 13.2 Where insurances on freight other than this insurance are current at the time of the loss, all such insurances shall be taken into consideration in calculating the liability under this insurance and the amount recoverable hereunder shall not exceed the rateable proportion of the gross freight lost, notwithstanding any valuation in this or any other insurance; 13.3 In calculating the liability under Clause 11 all insurances on freight shall likewise be taken into consideration; 13.4 Nothing in this Clause 13 shall apply to any claim arising under Clause 15*”. (Datapolis database, 1983)

La cláusula 13.1 establece que la cantidad máxima indemnizable por este seguro no podrá superar el flete bruto perdido.

Las cláusulas 13.2 y 13.3 estipulan que en caso de que existan y estén vigentes otros seguros de flete distintos a este, se tendrán todos en cuenta y se indemnizará proporcionalmente.

Por último, la cláusula 13.4 expone que no se aplicará nada de lo dispuesto en esta cláusula 14 en caso de pérdida total del buque, expuesto en la cláusula 15.

También se quiere destacar la cláusula 14, *Loss of Time*, que establece: “*This insurance does not cover any claims consequent on loss of time whether arising from a peril of the sea or otherwise*”. (Datapolis database, 1983)

La cláusula 14 establece que este seguro no cubre reclamaciones por pérdida de tiempo si el buque queda paralizado, aunque estas reclamaciones deriven de peligros del mar o cualquier otro tipo. “En cuanto al fletamento por tiempo, es obvio que esta cláusula excluye cualquier indemnización bajo este contrato, ya que el flete se paga en base al tiempo que el buque ha estado alquilado. En el mercado existen otro tipo de condicionados como el *Loss of Charter Hire Insurance* para cubrir este flete o *hire*”. (Basterretxea, 2010)

Por último, se destaca la cláusula 15, *Total Loss*, que establece: “15.1 *In the event of the total loss (actual or constructive) of the Vessel named herein the amount insured shall be paid in full, whether the Vessel be fully or partly loaded or in ballast, chartered or unchartered; 15.2 In ascertaining whether the Vessel is a constructive total loss, the insured value in the insurances on hull and machinery shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or break-up value of the Vessel or wreck shall be taken into account; 15.3 Should the Vessel be a constructive total loss but the claim on the insurances on hull and machinery be settled as a claim for partial loss, no payment shall be due under this Clause 15*”. (Datapolis database, 1983)

La cláusula 15.1 establece que en caso de pérdida total del buque se indemnizará el total del valor asegurado al ser una póliza del tipo PPI, y como ya se ha mencionado, es indiferente si el buque en cuestión navegaba cargado o en lastre.

La cláusula 15.2 establece que “se considera pérdida total del buque cuando el buque quede inservible o los gastos de reparación superen el valor asegurado en la póliza de casco/máquina”. (Basterretxea, 2010)

La cláusula 15.3 establece que, si el siniestro se resuelve como pérdida parcial, aunque exista una pérdida total constructiva del buque, no se aplicará la cláusula 15.

## 4 Descripción del seguro LOE/LOH<sup>11</sup>

En este capítulo se procede a describir el seguro LOE/LOH. Consiste en una descripción detallada de las características principales del seguro de LOE/LOH, así como una enumeración y explicación de sus cláusulas más importantes y los requisitos mínimos necesarios para poder estar en derecho de pedir una indemnización a dicho seguro.

Por continuar con el mismo patrón usado en el capítulo 3, se va a comenzar con unas definiciones y curiosidades del seguro LOE/LOH realizadas por expertos en la materia.

En el libro *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, sus autores exponen que, “este tipo de pólizas aparecen, históricamente, como seguros adicionales a la de casco/máquina, dentro de las cláusulas estándar del Instituto para cascos, y a través de la cláusula Garantías de Desembolsos. Sin embargo, su verdadero despertar comienza a partir de los años 50, cuando sufren un auge debido a la crisis del Canal de Suez”. (Ruiz, Arranz de Diego, & Zabaleta, 1993)

Por su parte, Don Imanol Basterretxea expone que el seguro de LOE/LOH es aquel en el que “quedan garantizadas las pérdidas de beneficios y/o alquileres como consecuencia de que el buque pierda su aptitud o capacidad de generar ingresos debido a una avería, accidente u ocurrencia cubierta por la póliza de casco/máquina”. (Basterretxea, 2010)

También destaca la definición de Don José María Pedrosa, más sencilla y directa, que dice así: “En el caso del seguro de pérdida de alquiler o ingresos, se busca resarcir de una pérdida de ingresos, pero las pólizas existentes en el mercado exigen siempre que éstos sean derivados de una pérdida cubierta por la póliza de cascos”. (Pedrosa, 2021)

---

<sup>11</sup> Para más información sobre este capítulo ver:

Basterretxea. I. (2010). *Práctica del seguro de buques*. Vitoria-Gasteiz: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Quintano. M. (2017). *P&I del fletador y otros seguros marítimos*. Recuperado el 16 de marzo de 2021, de <https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/211697/retrieve>

Pedrosa. J.M. (2021). *Seguro marítimo de Loss of hire/Loss of earnings*. Recuperado el 28 de marzo de 2021, de <http://www.canaryports.es/texto-diario/mostrar/2806683/seguro-maritimo-loss-of-hire-loss-of-earnings>

Gard. (2021). *Risk solutions for los of income caused by delay/detention of a ship that has not been physically damaged*. Recuperado el 28 de marzo de 2021, de

[https://www.gard.no/Content/20738109/ExtendedLossOfHire\\_Mar2021.pdf](https://www.gard.no/Content/20738109/ExtendedLossOfHire_Mar2021.pdf)

Ruiz. J.M; Arranz de Diego. A; Zabaleta. S. (1993). *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Iachina. (1983). *Loss of Charter Hire Insurance Including War*. Recuperado el 30 de mayo de 2021, de <http://www.iachina.cn/upload/product/20100705111601383.html>

Las características más destacadas del seguro LOE/LOH son las siguientes:

- La indemnización diaria da comienzo desde que el siniestro queda cubierto por el seguro casco/máquina y continua mientras el buque esté paralizado sin recibir ingresos, fijando primero unos límites y franquicias que se verán más adelante.
- La cantidad que se debe pagar diariamente es difícil de calcular, normalmente se acude a contratos anteriores para justificar la indemnización de al menos los gastos del buque, el flete neto es más complicado como se verá más adelante en este capítulo. Sin embargo, en el caso de buques fletados por tiempo el cálculo del pago diario es más sencillo pues será lo mismo que lo estipulado en el contrato.
- “Las partes establecen una franquicia que puede ser temporal o dineraria, bien se trate de un plazo a partir del cual se empiezan a contar los días indemnizables o bien su equivalencia económica. La franquicia difiere según el siniestro”. (Basterretxea, 2010)  
“Este tipo de pólizas se suelen construir bajo la fórmula de 14/90/90, es decir, 14 días de franquicia, 90 días máximo por siniestro y buque, y 90 días de límite de indemnización total de la póliza”. (Pedrosa, 2021)
- Otra característica importante es el límite máximo que se indemniza al asegurado y puede ser temporal o económico.
- “Las pólizas más habituales que encontramos en el mercado son: las condiciones inglesas con su póliza *Loss of Earnings &/or Expenses &/or Hire Insurance (Including war)*, las condiciones americanas con su póliza *Loss of Charter Hire Form* y las condiciones noruegas con su póliza *General Conditions for Loss Charter Hire Insurance*”. (Pedrosa, 2021)

Para poder distinguir bien entre *Loss of earnings* y *Loss of Hire* es importante establecer que, “cuando es el armador quien explota directamente el buque y por ello asegura sus ingresos diarios, se presenta una modalidad del seguro de pérdida de beneficios (*Loss of earnings*). Cuando el buque es explotado en un tráfico *tramp* o hay cesión de la gestión comercial a un tercero a cambio de una contraprestación económica, hay un seguro de pérdida de alquileres (*Loss of Hire*)”. (Ruiz, Arranz de Diego, & Zabaleta, 1993)

#### 4.1 Pérdida de beneficios (Loss of Earnings)

El seguro de pérdida de beneficios o *Loss of Earnings* se utiliza cuando el buque de un armador ha sufrido daños, en un siniestro cubierto por la póliza de casco/máquina, que han supuesto la paralización de dicho buque.

Cuando este buque en cuestión era objeto de uno de los contratos de fletamento mencionados anteriormente, distintos de fletamento por tiempo, es necesario cumplir unos requisitos previos para que se pueda utilizar este seguro.

Para que el armador del buque paralizado pueda ser indemnizado por el seguro de pérdida de beneficios o *Loss of Earnings*, el siniestro que ha paralizado el barco debe estar cubierto por la póliza de casco/máquina y el armador debe ser capaz de acreditar y justificar la pérdida de ingresos hipotéticos que estaría esperando obtener. Se considera a esta póliza como no valorada, como ya se ha explicado antes, esto quiere decir que se debe probar la existencia de un interés asegurable.

“El valor asegurado representa el límite de indemnización máximo y, por tanto, el importe de la indemnización se corresponderá con la falta de ingresos hasta el límite del valor asegurado”. (Basterretxea, 2010)

Otro autor establece que “la póliza tipo *Loss of Earnings* para buques en tráfico *tramp*<sup>12</sup>, son pólizas no valoradas puesto que la suma diaria asegurada solo representa el límite máximo diario de responsabilidad del asegurador”. (Ruiz, Arranz de Diego, & Zabaleta, 1993)

La responsabilidad de valorar la pérdida de ingresos para poder ser indemnizado recae sobre el armador. A continuación, se expone un ejemplo de un ejercicio sobre el cálculo del flete bruto, el flete neto y los gastos que tiene un armador y/o fletante al prestar su buque para un contrato de fletamento para varios viajes, siendo estas pérdidas de ingresos las que tendrá que valorar y probar para poder ser indemnizado por este seguro.

---

<sup>12</sup> “El sistema de transporte marítimo *Tramp* no tiene que ceñirse a un determinado programa de itinerario entre los distintos puertos del mundo, sino que se rige por el mercado de cargas, concentrándose en negocios de transporte de alta rentabilidad”. (Martinez, 2009)



Este ejercicio se ha obtenido de la asignatura de Economía del negocio marítimo y gestión de recursos, perteneciente al Máster de Náutica y Transporte Marítimo.

**Buque: ABANDO (TPM: 15.000 - TRB: 6.667).**

**Viaje: Bilbao – Mombasa (por Suez)**

**Distancias:**

BIO – GIBRALTAR: 867 millas  
GIBRALTAR – SUEZ: 1.927 millas  
SUEZ – MOMBASA: 2.918 millas  
TOTAL VIAJE: 5.712 millas

**Velocidad media estimada: 14 nudos**

**Tiempo de tránsito en Suez: 2 días**

**Tiempo total en puerto (carga/descarga): 16 días**

**Costes de puerto:**

BILBAO: 23.800 \$  
MOMBASA: 32.000 \$  
SUEZ: 8.000 \$

**Coste de tránsito en Suez: 4,5 \$ por TRB**

**Consumo Full Speed:**

FO: 29,5 Ton/día  
DO + Lubricantes: 2,3 Ton/día

**Consumo en Puerto:**

DO + Lubricantes: 3,2 Ton/día

**Bunker a bordo:**

100 Ton comprado en Santos a 82 \$/Ton  
Bunker tomado en Bilbao: 900 Ton a 93 \$/Ton  
DO + Lubricantes: 100 Ton comprador en Santos a 145 \$/Ton

**Coste de capital (CC): 6.660 \$/día**

**Costes operativos (CO): 4.440 \$/día**

**Datos de la carga:**

11.500 Ton de Sulfato de Sodio en 9.250 pallets.  
Flete: 55 \$/ton en condiciones FIOS  
Tiempo de Plancha: 16 días para carga y descarga  
Comisión bróker (Gencon): 3,75%

*Ilustración 6 Cálculo de beneficio de viaje; Fuente: (Sanchez-Beaskoetxea, 2021)*

Este ejercicio consiste en calcular los gastos de este fletamento por viaje y el flete bruto del mismo con el objetivo de obtener el flete neto total y diario. Estos serán los valores que debería demostrar el armador y/o fletante de este buque en caso de que quedase paralizado por un siniestro cubierto por la póliza del seguro casco/máquina, para recibir la indemnización debida hasta el límite máximo y con su franquicia correspondiente.

A continuación, se expone la resolución del ejercicio.

Caso 1:

Total distance viaje = 5712 millas

Velocidad = 14 nudos

$$5712/14 = 408h = 17 \text{ días}$$

Tránsito en Suez = 2 días

Tiempo total en puerto = 16 días

Costes del puerto

$$\begin{array}{l}
 \text{Bilbao} = 23\,800 \$ \\
 \text{Mombasa} = 32\,000 \$ \\
 \text{Suez} = 8000 \$
 \end{array}
 \left. \vphantom{\begin{array}{l} \text{Bilbao} \\ \text{Mombasa} \\ \text{Suez} \end{array}} \right\} \sum = 63\,800 \$$$

$$\begin{array}{l}
 \text{Coste tránsito por Suez: } 4,5 \$ \text{ por TRB} \\
 \text{Buque Abando: TRB} = 6667
 \end{array}
 \left. \vphantom{\begin{array}{l} \text{Coste tránsito} \\ \text{Buque Abando} \end{array}} \right\} 4,5 \$ \times 6667 = 30\,001,5 \$$$

Consumo Full Speed

$$\text{FO: } 29,5 \text{ Ton/día} \rightarrow 29,5 \text{ Ton/día} \times 19 \text{ días} = 560,5 \text{ Ton}$$

$$\text{DO + lubricante: } 3,2 \text{ Ton/día} \rightarrow 3,2 \text{ Ton/día} \times 16 \text{ días} = 43,7 \text{ Ton}$$

Consumo en Puerto

$$\text{DO + lubricante: } 3,2 \text{ Ton/día} \times 16 \text{ días} = 51,2 \text{ Ton}$$

Total consumo viaje:

$$\text{FO: } 560,5 \text{ Ton}$$

$$\text{DO + Lub: } 43,7 + 51,2 = 94,9 \text{ Ton}$$

Consumo en dólares:

$$\text{FO: } 100 \text{ Ton a bordo en Santos} \times 82 \$/\text{Ton} = 8\,200 \$$$

$$\text{FO: } 460,5 \text{ Ton en BIO} \times 93 \$/\text{Ton} = 42\,826,4 \$$$

$$\text{DO + Lub: } 94,9 \text{ Ton en Santos} \times 145 \$/\text{Ton} = 13\,760,5 \$$$

TOTAL CONSUMO EN DÓLARES

$$\sum = 64\,787 \$$$

Total costo viaje:

$$64\,787 \$ + 63\,800 \$ + 30\,001,5 \$ = 158\,588,5 \$$$

$$\text{Costes de Capital: } 6\,660 \$/\text{día} \times 35 \text{ días} = 233\,100 \$$$

$$\text{Costes operativos: } 4\,440 \$/\text{día} \times 35 \text{ días} = 155\,400 \$$$

TOTAL COSTES VIAJE:

$$158\,588,5 + 233\,100 + 155\,400 = 547\,088,5 \$$$

### CÁLCULO DE LOS INGRESOS

Flete bruto:

$$11\,500 \text{ Ton} \times 55 \$/\text{Ton} = 632\,500 \$$$

$$- \text{Comisión (3,75\%)} = -23\,718,75 \$$$

$$\text{Flete neto} = 608\,781,25 \$$$

$$\text{INGRESOS TOTALES} = 608\,781,25 \$$$

$$\text{GASTOS TOTALES} = 547\,088,5 \$$$

$$\text{BENEFICIOS TOTAL VIAJE} = 61\,692,75 \$$$

$$\text{INGRESO DIARIO} = 17\,393,75 \$/\text{día}$$

$$\text{GASTOS DIARIOS} = 15\,631,10 \$/\text{día}$$

$$\text{BENEFICIO DIARIO} = 1\,762,65 \$/\text{día}$$

Lo habitual en el mercado de seguros es que el armador a través del seguro de *Loss of earnings* desee asegurar los gastos y los ingresos diarios esperados. De hecho, algunos clausulados pueden referirse a términos como *Loss of Income* o *Loss of expenses*.

Estos valores son los que deberían ser probados por el armador y/o fletante para ser indemnizados. El problema reside en que si el buque está paralizado el flete o beneficio perdido es hipotético, como mucho se pueden probar los gastos del buque, pero no los gastos portuarios ni el flete de un contrato que no existe. Para solventar esto, en la práctica se suelen utilizar contratos de fletamento anteriores para probar y acordar “un valor asegurado convenido, estimado como razonable y justo, que no será discutido en caso de siniestro y será indemnizado íntegramente por el asegurador”. (Basterretxea, 2010)

No habrá indemnización en caso de que el siniestro del buque devenga en una pérdida total real o en una pérdida total económica o constructiva.

#### 4.2 Pérdida de alquiler (Loss of Hire)

El seguro de pérdida de beneficios o *Loss of Hire* se utiliza cuando el buque de un armador ha sufrido daños, en un siniestro cubierto por la póliza de casco/máquina, que han supuesto la paralización de dicho buque. Como ya se ha explicado antes, si se utiliza la póliza tipo *Loss of Hire* en un buque de tráfico *tramp* la póliza se considera no valorada y será necesario acreditar o probar la pérdida de la forma explicada en el epígrafe anterior, con su límite máximo y franquicia correspondiente.

Sin embargo, se suele utilizar esta póliza en buques, sujetos a un contrato de fletamento por tiempo, que sufren un siniestro cualquiera que está cubierto por la póliza de casco/máquina. Este tipo de póliza *Loss of Hire*, en este caso también denominada *Loss of Charter Hire*, es una póliza valorada. “Ello no significa que esta póliza se PPI, ya que en todo caso el asegurado debe probar, mediante la oportuna póliza de fletamento, la presencia de un interés asegurable en el momento del siniestro”. (Ruiz, Arranz de Diego, & Zabaleta, 1993)

Dicho con otras palabras, esto quiere decir que el armador y/o fletante del buque siniestrado en cuestión, cubierto por la póliza de casco/máquina, solo tendrá que mostrar el contrato de fletamento por tiempo para acreditar y valorar la pérdida y así estar en derecho de ser indemnizado por el seguro de pérdida de alquiler o *Loss of Hire*.

Otro autor resume los requisitos necesarios para que pueda entrar en acción la póliza de *Loss of Hire*, estableciendo que se pueden dividir en dos partes. La primera es que el siniestro que ha provocado la paralización del buque debe estar cubierto por la póliza de casco y la segunda

es que es necesario acreditar o probar que la paralización o la pérdida de tiempo que ha sufrido el buque ha supuesto una pérdida de ingresos. (Pedrosa, 2021)

Esta póliza suele utilizar la fórmula del 14/90/90, como se ha explicado al comienzo de este capítulo. “La liquidación del siniestro (sin entrar por supuesto en otros escenarios, que lo pueden complicar de manera considerable), es relativamente sencilla: se produce un siniestro (amparado por la póliza de cascos), y se podrá reclamar la paralización desde que el buque “deja de generar” ingresos, y hasta que entra de nuevo en servicio; se calculan los días transcurridos, y se deduce la franquicia aplicable. Con el esquema anterior, los 14 primeros días no se pagan, y a partir del 15º, comienza a contar el reloj”. (Pedrosa, 2021)

La aseguradora multisectorial Gard realiza una extensión de la póliza Loss of Hire. Como ya se ha explicado, para que en entre en acción esta póliza el buque en cuestión debe de haber sufrido un siniestro cubierto por la póliza de casco/máquina. Sin embargo, “La cobertura de pérdida de alquiler ampliada de Gard responde a la pérdida de ingresos del armador causada por el retraso o la detención de un buque que no ha sido físicamente dañado”. (Gard, 2021)

Gard expone las distintas situaciones que pueden suponer la paralización del buque por causas que no sean daños físicos al buque y que en consecuencia provoquen una pérdida de ingresos por circunstancias ajenas al control del propietario, como puede ser la negación de acceso a un lugar de refugio, el apoderamiento de piratas etc.

### 4.3 Cláusulas destacadas del seguro LOE/LOH<sup>13</sup>

El presente trabajo se basa en las condiciones inglesas del seguro de *Loss of Charter Hire Insurance Including War* editadas el 01/10/1983. De entre todo este clausulado se destacan las siguientes cláusulas.

En primer lugar, tenemos la cláusula 2 que establece: “*No claim to attach to this insurance if the occurrence in respect of which such claim arises is the cause of the vessel becoming a Total Loss (Actual or Constructive)*”. (Iachina, 1983)

---

<sup>13</sup> El clausulado del seguro *Loss of Earnings &/or Expenses &/or Hire Insurance (Including war)* se pueden ver en su totalidad en el Anexo III.

Esta cláusula establece que no se podrá reclamar indemnización alguna a este seguro si el suceso del que surge esta reclamación ha supuesto la pérdida total de dicho buque.

Otra cláusula para destacar es la número 6, que establece: “*The expression 'one accident' shall be deemed to include all heavy weather damage occurring during a single seapassage between two successive ports as defined in Clause 12.2 of Institute Time Clauses-Hulls (1/10/83)*”. (Iachina, 1983)

Se considerará que la expresión "un accidente" incluye todos los daños por mal tiempo que se produzcan durante una única travesía marítima entre dos puertos sucesivos. Así lo establece las ITCH.

También se quiere destacar la cláusula 15, que establece: “*Cover in respect of the risks of war, etc., shall not become effective if, subsequent to acceptance by the Underwriters and prior to the intended time of attachment of risk, there has occurred any event which would have automatically terminated cover under the provisions of this clause*”. (Iachina, 1983)

La cobertura de los riesgos de guerra, etc., no entrará en vigor si después de la aceptación por los aseguradores y antes de que entre en vigor la cobertura, se se produce cualquier situación que ponga fin a la cobertura del seguro.

## 5 Estudio comparativo entre el seguro de flete y el seguro LOE/LOH

En este capítulo se van a realizar algunos casos prácticos hipotéticos sobre un buque ficticio, al que le van a suceder ciertos problemas que implican el uso del seguro de flete, del seguro de LOE/LOH o de los dos a la vez. Este capítulo puede ser realizado ahora, gracias a los conocimientos obtenidos con la realización de los capítulos 3 y 4.

Una vez finalizados los distintos casos, se exponen al final de este capítulo las principales diferencias encontradas, las cuales son analizadas en el capítulo de las Conclusiones.

El buque en cuestión que aparece en estos casos ha sido bautizado como “ALFA” y los seguros que afectan a este buque han sido contratados por el armador/fletante/porteador. Se deben tener en cuenta las siguientes características para los distintos casos.

Valor asegurado de casco/máquina: 10.000.000 USD

Valor asegurado de flete: 500.000 USD

Valor asegurado de LOE/LOH: 10.000 USD/Día (Máx 760.000 USD)

Franquicia LOE/LOH: 14 días

Gastos diarios buque ALFA: 8.000 USD/Día

Duración total de viaje: 5 días

*Hire* (para casos de fletamento por tiempo): 11.000 USD/Día

Flete (para casos de fletamento por viaje): 4,3 USD/Ton

Flete bruto esperado o anticipado (para casos de LOE/LOH): 13.000 USD/Día (justificado por fletamentos anteriores al siniestro)

Capacidad total de carga: 10.000 toneladas

## 5.1 Caso 1

El buque ALFA está fletado por viaje y transporta 10.000 toneladas de grano cuando sufre una vía de agua que inunda la bodega 1. Sufre una avería particular de la mercancía, perdiéndose 2.000 toneladas. Este siniestro está cubierto por el seguro de casco/máquina. El armador tiene todo su flete en riesgo y además el buque debe estar paralizado durante 30 días. A continuación, se expone como se aplicarían los seguros en cuestión.

Primero se aborda el problema de la mercancía perdida. Como se ha explicado en el capítulo 3, para los casos de pérdida parcial y/o total de la mercancía se aplica el seguro de flete, en concreto la póliza a pérdida parcial. El asegurado está obligado a valorar y justificar la pérdida, y lo hará de la siguiente manera.

*Mercancía perdida: 2.000 toneladas*

*Flete: 4,3 USD/Ton*

*Indemnización = Flete x Mercancía perdida*

*Indemnización → 4,3 USD/Ton x 2.000 Ton = 8.600 USD*

*Indemnización = 8.600 USD < Valor asegurado de flete = 500.000 USD*

*Esto significa que la Indemnización de 8.600 USD se paga al completo*

Luego se tiene el problema de que el buque ALFA debe estar 30 días paralizado por reparaciones. En este caso se aplica el seguro LOE/LOH, en concreto la póliza LOE, ya que en este caso el buque está fletado por viaje. También se trata de una póliza no valorada, por lo que el asegurado deberá justificar, en este caso, la falta de ingresos y lo hará de la siguiente manera.

*Días paralizado: 30 días*

*Días indemnizables = Días paralizado – Franquicia*

*Días indemnizables → 30 – 14 = 16 días*



Al haberse terminado el contrato de fletamento por viaje y no haber renovado por más, se justifica la pérdida de ingresos con el flete bruto esperado o anticipado.

*Flete bruto esperado o anticipado = 13.000 USD/Día > Valor asegurado LOE/LOH*

*Esto significa que se pagará el Valor asegurado LOE/LOH como indemnización*

*Indemnización por día del seguro LOE/LOH = 10.000 USD*

*Indemnización total → Indemnización diaria x Días indemnizables*

*Indemnización total → 10.000 USD x 16 = 160.000 USD*

*Indemnización total = 160.000 < Valor máximo asegurado LOE/LOH = 760.000*

*Esto significa que la indemnización total se paga al completo*

*Indemnización diaria = 10.000 USD > Gastos diarios del buque*

*Esto significa que los gastos del buque quedan cubiertos*

*Beneficios diarios = Indemnización diaria – Gastos diarios del buque*

*Beneficios diarios → 10.000 USD – 8.000 USD = 2.000 USD*

El seguro de flete pagará la indemnización completa para resarcir la pérdida de las mercancías y el seguro de LOE/LOH cubrirá, tras la aplicación de la franquicia, los gastos diarios del buque y que además servirá para que el asegurado obtenga un beneficio diario de 2.000 USD.

## 5.2 Caso 2

El buque ALFA está fletado por tiempo y transporta 10.000 toneladas de grano cuando sufre una vía de agua que inunda la bodega 1 a causa de una falta náutica. Sufre una avería particular de la mercancía, perdiéndose 4.000 toneladas. Este siniestro está cubierto por el seguro de casco/máquina. El fletador por tiempo tiene todo su flete en riesgo y además el buque debe estar paralizado durante 44 días. A continuación, se expone como se aplicarían los seguros en cuestión.

Primero se aborda el problema de la mercancía perdida. Al ser un caso de fletamento por tiempo, el armador fleta su buque a un fletador bajo una póliza de *Time Charter*. Al tratarse de una falta náutica, el fletador por tiempo pondrá el buque en “*off-hire*”, y el *hire* que deja de cobrar el armador-fletante podrá asegurarlo mediante el seguro LOE/LOH, en concreto con la póliza de LOH, mientras que el flete en riesgo por la mercancía (USD/Ton) estará en riesgo del fletador por tiempo, que será quien tenga que contratar el seguro de flete, en concreto la póliza a pérdida parcial para los casos de pérdida parcial y/o total de la mercancía. El fletante no cobraría el seguro de flete ya que existiría un enriquecimiento injusto. Como se ha explicado en el capítulo 3 el fletador por tiempo está obligado a valorar y justificar la pérdida, y lo hará de la siguiente manera.

*Mercancía perdida: 4.000 toneladas*

*Flete: 4,3 USD/Ton*

*Indemnización = Flete x Mercancía perdida*

*Indemnización → 4,3 USD/Ton x 4.000 Ton = 17.200 USD*

*Indemnización = 17.200 USD < Valor asegurado de flete = 500.000 USD*

*Esto significa que la Indemnización de 17.200 USD se paga al completo*

Luego se tiene el problema de que el buque ALFA debe estar 44 días paralizado por reparaciones. En este caso se aplica el seguro LOE/LOH, en concreto la póliza LOH, ya que en este caso el buque está fletado por tiempo. También se trata de una póliza no valorada, por lo que el asegurado deberá justificar, en este caso, la falta de alquiler y lo hará según lo estipulado en la póliza de fletamento por tiempo de la siguiente manera.

*Días paralizado: 44 días*

*Días indemnizables = Días paralizado – Franquicia*

*Días indemnizables → 44 – 14 = 30 días*

Al seguir en vigor el contrato de fletamento por tiempo pasados esos 44 días que el buque deberá estar de reparaciones, se justifica la pérdida de alquiler con la póliza de fletamento tiempo atendiendo a su *Hire*.

*Hire = 11.000 USD/Día > Valor asegurado LOE/LOH*

*Esto significa que se pagará el Valor asegurado LOE/LOH como indemnización*

*Indemnización por día del seguro LOE/LOH = 10.000 USD*

*Indemnización total → Indemnización diaria x Días indemnizables*

*Indemnización total → 10.000 USD x 30 = 300.000 USD*

*Indemnización total = 300.000 < Valor máximo asegurado LOE/LOH = 760.000*

*Esto significa que la indemnización total se paga al completo*

*Indemnización diaria = 10.000 USD > Gastos diarios del buque*

*Esto significa que los gastos del buque quedan cubiertos*

*Beneficios diarios = Indemnización diaria – Gastos diarios del buque*

*Beneficios diarios → 10.000 USD – 8.000 USD = 2.000 USD*

El seguro de flete pagará la indemnización completa al fletador por tiempo para resarcir la pérdida de las mercancías y el seguro de LOE/LOH cubrirá, tras la aplicación de la franquicia, los gastos diarios del buque y que además servirá para que el asegurado, el armador-fletante, obtenga un beneficio diario de 2.000 USD.

### 5.3 Caso 3

El buque ALFA, que navega en tráfico *tramp* sin flete contratado, se encuentra lastrado y sin carga alguna cuando sufre una vía de agua que inunda la mitad de sus bodegas. Este siniestro está cubierto por el seguro de casco/máquina. El armador tiene todo su flete en riesgo y además el buque debe estar paralizado durante 70 días. A continuación, se expone como se aplicarían los seguros en cuestión.

En primer lugar, se debería abordar el problema de la mercancía perdida, sin embargo, en este caso el buque navega en lastre y no existe mercancía susceptible de ser dañada o perdida. Debido a este motivo el seguro de flete no tiene aplicación en este caso.

Luego se tiene el problema de que el buque ALFA debe estar 70 días paralizado por reparaciones. En este caso se aplica el seguro LOE/LOH, en concreto la póliza LOE, ya que en este caso no hay ninguna póliza de fletamento contratada y la póliza de LOH solo se usa cuando existe un contrato de fletamento por tiempo en vigor. También se trata de una póliza no valorada, por lo que el asegurado deberá justificar, en este caso, la falta de ingresos que esperaba producir y lo hará de la siguiente manera.

*Días paralizado: 70 días*

*Días indemnizables = Días paralizado – Franquicia*

*Días indemnizables → 70 – 14 = 56 días*

Al no existir ningún contrato de fletamento, se justifica la pérdida de ingresos con el flete bruto esperado o anticipado.

*Flete bruto esperado o anticipado = 13.000 USD/Día > Valor asegurado LOE/LOH*

*Esto significa que se pagará el Valor asegurado LOE/LOH como indemnización*

*Indemnización por día del seguro LOE/LOH = 10.000 USD*

*Indemnización total → Indemnización diaria x Días indemnizables*

*Indemnización total → 10.000 USD x 56 = 560.000 USD*

*Indemnización total = 560.000 < Valor máximo asegurado LOE/LOH = 760.000*

*Esto significa que la indemnización total se paga al completo*

*Indemnización diaria = 10.000 USD > Gastos diarios del buque*

*Esto significa que los gastos del buque quedan cubiertos*

*Beneficios diarios = Indemnización diaria – Gastos diarios del buque*

*Beneficios diarios → 10.000 USD – 8.000 USD = 2.000 USD*

El seguro de flete no se aplica en este caso ya que no existen mercancías dañadas y el seguro de LOE/LOH cubrirá, tras la aplicación de la franquicia, los gastos diarios del buque y que además servirá para que el asegurado obtenga un beneficio diario de 2.000 USD.

## 5.4 Caso 4

El buque ALFA está fletado por viaje y transporta 10.000 toneladas de grano cuando sufre una vía de agua que inunda todas sus bodegas provocando una pérdida total de las mercancías. Este siniestro está cubierto por el seguro de casco/máquina. El armador tiene todo su flete en riesgo y además el buque debe estar paralizado durante 60 días. A continuación, se expone como se aplicarían los seguros en cuestión.

Primero se aborda el problema de la mercancía perdida. Como se ha explicado en el capítulo 3, para los casos de pérdida parcial y/o total de la mercancía se aplica el seguro de flete, en concreto la póliza a pérdida parcial. En los casos de pérdida total del flete, la póliza se considera no valorada y el asegurador debe pagar el flete bruto en riesgo hasta el máximo asegurado. El asegurado está obligado a valorar y justificar la pérdida, y lo hará de la siguiente manera.

*Mercancía perdida: 10.000 toneladas*

*Flete: 4,3 USD/Ton*

*Indemnización = Flete x Mercancía perdida*

*Indemnización → 4,3 USD/Ton x 10.000 toneladas = 43.000 USD*

*Indemnización = 43.000 USD < Valor asegurado flete = 500.000 USD*

*Se pagará la indemnización al completo, lo que supone el flete bruto en riesgo*

Luego se tiene el problema de que el buque ALFA debe estar 60 días paralizado por reparaciones. En este caso se aplica el seguro LOE/LOH, en concreto la póliza LOE, ya que en este caso el buque está fletado por viaje. También se trata de una póliza no valorada, por lo que el asegurado deberá justificar, en este caso, la falta de ingresos y lo hará de la siguiente manera.

*Días paralizado: 60 días*

*Días indemnizables = Días paralizado – Franquicia*

*Días indemnizables → 60 – 14 = 46 días*

Al haberse terminado el contrato de fletamento por viaje y no haber renovado por más, se justifica la pérdida de ingresos con el flete bruto esperado o anticipado.

*Flete bruto esperado o anticipado = 13.000 USD/Día > Valor asegurado LOE/LOH*

*Esto significa que se pagará el Valor asegurado LOE/LOH como indemnización*

*Indemnización por día del seguro LOE/LOH = 10.000 USD*

*Indemnización total → Indemnización diaria x Días indemnizables*

*Indemnización total → 10.000 USD x 46 = 460.000 USD*

*Indemnización total = 460.000 < Valor máximo asegurado LOE/LOH = 760.000*

*Esto significa que la indemnización total se paga al completo*

*Indemnización diaria = 10.000 USD > Gastos diarios del buque*

*Esto significa que los gastos del buque quedan cubiertos*

*Beneficios diarios = Indemnización diaria – Gastos diarios del buque*

*Beneficios diarios → 10.000 USD – 8.000 USD = 2.000 USD*

El seguro de flete pagará la indemnización completa para resarcir la pérdida de las mercancías y el seguro de LOE/LOH cubrirá, tras la aplicación de la franquicia, los gastos diarios del buque y que además servirá para que el asegurado obtenga un beneficio diario de 2.000 USD.

## 5.5 Caso 5

El buque ALFA está fletado por viaje y transporta 10.000 toneladas de grano cuando sufre una vía de agua que la tripulación no es capaz de controlar y deben abandonar el buque mientras este se hunde. Se produce una pérdida total del buque. El armador tiene todo su flete en riesgo. A continuación, se expone como se aplicarían los seguros en cuestión.

Primero se aborda el problema de la pérdida total del buque. Como se ha explicado en el capítulo 3, para los casos de pérdida total del buque se aplica el seguro de flete, en concreto la Póliza Prueba de Interés (PPI). En los casos de pérdida total del buque, la póliza se considera valorada y el asegurador debe pagar el total del valor de flete asegurado. El asegurado no necesita valorar ni justificar la pérdida, aunque es necesario acreditar la pérdida total del buque en la póliza de casco/máquina y lo hará de la siguiente manera.

Dicho con otras palabras, en caso de pérdida total del buque ALFA, independientemente de si iba cargado o en lastre, el asegurador debe pagar al asegurado el valor de flete asegurado en su totalidad, sin que este último tenga que justificar nada, solo acreditar la pérdida. En estos casos que aquí se redactan, se ha establecido que el valor de flete asegurado sea de 500.000 USD.

Por otro lado, se debe saber que “en los casos de pérdida total o pérdida total constructiva del buque, el asegurador del seguro LOE/LOH no tendrá ninguna responsabilidad bajo este seguro. Se entiende que la pérdida total convenida o arreglada también está sujeta a esta exclusión de cobertura”. (Basterretxea, 2010)

Dicho con otras palabras, en aquellos casos que se dé la pérdida total del buque no se aplicará el seguro LOE/LOH, pero sí el seguro de flete mediante la Póliza Prueba de Interés (PPI).



## 5.6 Diferencias principales entre el seguro de flete y el seguro de LOE/LOH

Aquí se van a exponer las diferencias principales entre el seguro de flete y el seguro de LOE/LOH que han sido encontradas durante la realización de los distintos casos de este Estudio comparativo.

- La primera diferencia, y la más importante, es que el seguro de flete se utiliza para daños o pérdida parcial o total de la mercancía y para la pérdida total del buque, mientras que el seguro de LOE/LOH se utiliza para resarcir las pérdidas de beneficios o de alquiler de un armador y/o fletante cuando su buque ha sufrido daños que requieren su paralización.
- Dentro del seguro de flete, hay que diferenciar entre la póliza a pérdida parcial, usada para daños o pérdidas parciales o totales a la mercancía, y la Póliza Prueba de Interés usada para la pérdida total del buque.
- Dentro del seguro de LOE/LOH, hay que diferenciar que la póliza LOH se usa únicamente para los contratos de fletamento por tiempo, mientras que la póliza de LOE se usa para el resto de los contratos de fletamento.
- La pérdida total del buque está cubierta por el seguro de flete, pero no por el seguro de LOE/LOH.
- Otra diferencia importante reside en las pólizas valoradas y en las no valoradas. La póliza de flete es valorada únicamente en los casos de pérdida total del buque (póliza PPI), aunque es necesario acreditar la pérdida total del buque en la póliza de casco/máquina. La póliza LOH es valorada, en caso de fletamento por tiempo, exigiéndose la acreditación de las pérdidas mostrando la póliza de fletamento. Las demás pólizas de flete y LOE son no valoradas y hay que justificar y cuantificar las pérdidas.
- Cuando es el armador quien explota el buque se utiliza la póliza LOE o el seguro de pérdida de beneficios, como resulta en el fletamento por viaje utilizado en los casos. Mientras que cuando se cede la gestión comercial a un tercero a cambio de un precio, como resulta en el fletamento por tiempo utilizado en los casos, se usa la póliza LOH o el seguro de pérdida de alquiler.

## 6 Conclusiones

En este último capítulo expongo las conclusiones a las que he llegado tras haber finalizado el desarrollo del trabajo. Estas conclusiones las he basado en un análisis de las diferencias principales obtenidas tras haber realizado los cinco casos hipotéticos del Estudio comparativo entre los seguros de flete y LOE/LOH, elaborados en el capítulo anterior.

La intención de este trabajo es dejar claro cuándo es más beneficioso para un armador y/o fletante contratar cualquiera de los dos seguros que han sido objeto de estudio en este trabajo, o los dos a la vez. Asimismo, se estudia si mediante la contratación de estos dos seguros de flete y LOE/LOH, los armadores y/o fletantes incurrirían o no en doble seguro o concurrencia de seguros.

De esta forma también demuestro los beneficios, expuestos previamente en este trabajo, ya que a mi juicio habría ayudado a los armadores y/o fletantes a evitar, o en este caso a entender, que con la contratación simultánea de estos dos seguros no se puede incurrir en doble seguro y también les habría ayudado a comprender mejor estos dos seguros y cuando contratar uno u otro, o los dos a la vez.

De entre todas las diferencias que he expuesto en el capítulo anterior considero que lo más importante es distinguir entre los daños físicos al buque que impliquen su paralización y los daños a la mercancía ya que, dependiendo del tipo de daños, a los armadores y/o fletantes les servirá mejor un seguro u otro como explicaré a continuación en la primera conclusión. También he visto que, pese a que la pérdida total del buque puede ser considerada en primera instancia como un daño material del buque, este tipo de pérdida estará cubierta por el seguro de flete que se centra en cubrir los daños a las mercancías.

También considero que es muy importante saber que dependiendo del tipo de fletamento al que esté sujeto el buque en cuestión, dentro del seguro LOE/LOH, se deberá contratar una póliza u otra. Esto se debe a que si es el armador quien explota su buque directamente como es el caso de un fletamento por viaje se usa la póliza LOE, mientras que si se cede la gestión comercial a un tercero como en el fletamento por tiempo se usa la póliza LOH.

Es importante que los armadores y/o fletantes sepan distinguir cuándo unas pólizas son valoradas, es decir, cuándo no es necesaria la justificación de las pérdidas para ser indemnizados y, por otro lado, cuándo las pólizas son no valoradas exigiéndose la justificación de sus pérdidas para ser indemnizados. No obstante, en ambos casos es necesaria la acreditación de que se han sufrido dichos daños mediante la existencia de una pérdida total en el seguro de casco/máquina (caso de póliza PPI), la presentación de un contrato de fletamento o de los apuntes contables empresariales.

Tras este análisis de las diferencias existentes entre estos seguros y con todo lo que he aprendido a lo largo del desarrollo de este trabajo obtengo dos conclusiones claras.

Conclusión I: los armadores y/o fletantes deben optar por contratar el seguro de flete para cubrirse de cualquier pérdida parcial o total de sus mercancías y para cubrirse también de la pérdida total del buque que no está cubierta por el seguro LOE/LOH. Sin embargo, cuando los armadores y/o fletantes sufran daños físicos en sus buques que impliquen su paralización deberán recurrir al seguro de LOE/LOH. Usarán la póliza LOE aquellos armadores que exploten su buque directamente como en un contrato de fletamento por viaje, mientras que usarán la póliza LOH cuando se ceda la gestión comercial a un tercero como puede ser el caso de un fletamento por tiempo. Lo que también deben tener en cuenta los armadores y/o fletantes es que las dos únicas pólizas valoradas en estos dos seguros es la Póliza Prueba de Interés (PPI) que se utiliza para los casos de pérdida total del buque y la póliza LOH en situaciones de fletamento por tiempo. En estos casos, el armador y/o fletante no deberá justificar la pérdida para ser indemnizado, pero si deberán acreditar que han sufrido dichas pérdidas mediante la existencia de una pérdida total en el seguro de casco/máquina (caso de póliza PPI) o la presentación de un contrato de fletamento respectivamente. El resto de las pólizas de estos dos seguros son no valoradas y los armadores y/o fletantes deberán justificar sus pérdidas.

Conclusión II: Otra de las preocupaciones que he tenido mientras redactaba este trabajo ha sido la posible incurrancia por parte de los armadores y/o fletantes en el doble seguro o concurrencia de seguros al contratar a la vez el seguro de flete y el seguro de LOE/LOH. Sin embargo, ya he explicado que el seguro de flete cubre daños a las mercancías y el seguro de LOE/LOH cubre la pérdida de uso del buque producida por su paralización a causa de una avería particular del mismo, por lo que ambos seguros pueden convivir sin ningún problema ya que aseguran daños y/o pérdidas totalmente distintas, es decir, no existiría doble seguro en este caso.

El mundo de los seguros marítimos es de una importancia vital en toda la industria marítima y no se le da la relevancia necesaria en estos 5 años de carrera, lo que en mi opinión es un error que se debería solventar. Pueden ser una buena oportunidad en tierra para toda la gente de mar.

## Bibliografía

- Basterretxea, I. (2010). *Práctica del seguro de buques* (Segunda ed., Vol. I). Vitoria-Gasteiz, España: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia. Recuperado el 16 de Marzo de 2021
- Blanco, S., & Carvajal, P. (2001). *Antecedentes del seguro a prima*. Recuperado el 3 de Marzo de 2021, de eprints.ucm.es: <https://eprints.ucm.es/id/eprint/6728/1/0104.pdf>
- Borret, R. (15 de Marzo de 2018). *Loss of earnings claims: The basics*. Recuperado el 14 de Marzo de 2021, de Kingschambers.com: [https://www.kingschambers.com/assets/Resource%20Bank/LOSS%20OF%20EARNINGS%20CLAIMS\\_Richard%20Borrett.pdf](https://www.kingschambers.com/assets/Resource%20Bank/LOSS%20OF%20EARNINGS%20CLAIMS_Richard%20Borrett.pdf)
- Canal Historia. (2012). *Crisis del Canal de Suez*. Recuperado el 18 de Mayo de 2021, de canalhistoria.es: <https://canalhistoria.es/hoy-en-la-historia/crisis-del-canal-de-suez/#:~:text=El%2031%20de%20octubre%20de,el%20mes%20de%20julio%20anterior.>
- Castro, J. A. (2003). *El seguro marítimo: riesgos, coberturas y conflictos en el comercio del siglo XXI*. Recuperado el 4 de Marzo de 2021, de cybertesis.uach.cl: <http://cybertesis.uach.cl/tesis/uach/2003/fjc355s/pdf/fjc355s.pdf>
- Datapolis database. (1 de Noviembre de 1983). *Institute Time Clauses Freight*. Recuperado el 20 de Marzo de 2021, de datapolis.id: <https://datapolis.id/wp-content/uploads/2018/07/Institute-Time-Clauses-Freight-%E2%80%93-1-10-83-%E2%80%93-Cl.-287.pdf>
- Datapolis database. (1 de Noviembre de 1995). *Institute Time Clauses Freight*. Recuperado el 28 de Marzo de 2021, de datapolis.id: <https://datapolis.id/wp-content/uploads/2018/07/Institute-Time-Clauses-%E2%80%93-Freight-%E2%80%93-1-11-95-%E2%80%93-CL.-287.pdf>
- Gard. (Noviembre de 2019). *Risk solutions covering loss of income following physical damage to a vessel*. Recuperado el 17 de Marzo de 2021, de gard.no: [https://www.gard.no/Content/17765511/LossOfHire\\_Nov2019\\_web.pdf](https://www.gard.no/Content/17765511/LossOfHire_Nov2019_web.pdf)
- Gard. (Marzo de 2021). *Risk solutions for loss of income caused by delay/detention of a ship that has not been physically damaged*. Recuperado el 28 de Marzo de 2021, de gard.no: [https://www.gard.no/Content/20738109/ExtendedLossOfHire\\_Mar2021.pdf](https://www.gard.no/Content/20738109/ExtendedLossOfHire_Mar2021.pdf)
- guiasjuridicas.wolterskluwer. (16 de Mayo de 2015). *Seguro marítimo: guiasjuridicas.wolterskluwer*. Recuperado el 20 de Abril de 2021, de guiasjuridicas.wolterskluwer.es: [https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAEA MtMSbF1jTAAAU MTQ1MTtbLUouLM\\_DxblwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhIQaptWmJOcSoADLI6TTUAAAA=WKE](https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAEA MtMSbF1jTAAAU MTQ1MTtbLUouLM_DxblwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhIQaptWmJOcSoADLI6TTUAAAA=WKE)
- Iachina. (1 de Noviembre de 1983). *Loss of Charter Hire Insurance Including War*. Recuperado el 30 de Mayo de 2021, de iachina.cn: <http://www.iachina.cn/upload/product/20100705111601383.html>

- Marcial Pons. (2010). *Práctica del seguro de buques*. Recuperado el 15 de Mayo de 2021, de marcialpons.es: <https://www.marcialpons.es/libros/practica-del-seguro-de-buques/9788445730744/>
- Martinez, C. (14 de Diciembre de 2009). *El transporte marítimo Tramp*. Obtenido de gotcarga.com: <https://www.gotcarga.com/el-transporte-maritimo-tramp/>
- Náutica seguros marítimos. (2015). *Seguro de P&I*. Recuperado el 16 de Mayo de 2021, de segurosdenautica.com: <https://www.segurosdenautica.com/seguro-de-p-i.html>
- Organización Internacional del Trabajo. (23-27 de Abril de 2018). *Instrumentos relativos a la indemnización de la gente de mar en caso de pérdida de buque o naufragio*. Recuperado el 14 de Marzo de 2021, de ilo.org: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms\\_624276.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_624276.pdf)
- Pedrosa, J. M. (24 de Marzo de 2021). *Seguro marítimo de Loss of Hire/Loss of earnings*. Recuperado el 28 de Marzo de 2021, de canaryports.es: <http://www.canaryports.es/texto-diario/mostrar/2806683/seguro-maritimo-loss-of-hire-loss-of-earnings>
- Quintano, M. (2017). *P&I del fletador y otros seguros marítimos*. Recuperado el 16 de Marzo de 2021, de repositorio.comillas.edu: <https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/211697/retrieve>
- Ruiz, J. M., Arranz de Diego, A., & Zabaleta, S. (1993). *Manual de Derecho del Seguro Marítimo* (Primera ed., Vol. I). Vitoria-Gasteiz: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia. Recuperado el 15 de Abril de 2021
- Sanchez-Beaskoetxea, J. (2021). *Economía del negocio marítimo y gestión de recursos*. Recuperado el 30 de Mayo de 2021, de egela.ehu.eus: <https://egela.ehu.eus/course/view.php?id=37711>
- Stuart, D. (Noviembre de 2004). *News: Risk rates rocket as shipyard accidents increase*. Recuperado el 14 de Marzo de 2021, de scopus.com: [https://www.scopus.com/results/results.uri?src=s&sot=b&sdt=b&origin=searchbasic&rr=&sl=64&s=TITLE-ABS-KEY\(marine%20AND%20loss%20AND%20of%20AND%20earnings%20AND%20insurance\)&searchterm1=marine%20AND%20loss%20AND%20of%20AND%20earnings%20AND%20insurance&search](https://www.scopus.com/results/results.uri?src=s&sot=b&sdt=b&origin=searchbasic&rr=&sl=64&s=TITLE-ABS-KEY(marine%20AND%20loss%20AND%20of%20AND%20earnings%20AND%20insurance)&searchterm1=marine%20AND%20loss%20AND%20of%20AND%20earnings%20AND%20insurance&search)
- tapatalk. (12 de Mayo de 2017). *Edward Lloyd, una historia fascinante*. Recuperado el 15 de Mayo de 2021, de www.tapatalk.com: [https://www.tapatalk.com/groups/diario\\_de\\_bitacora/edward-lloyd-una-historia-fascinante-t7048.html](https://www.tapatalk.com/groups/diario_de_bitacora/edward-lloyd-una-historia-fascinante-t7048.html)
- Torres, M. (Septiembre de 2018). *Seguros marítimos*. Recuperado el 6 de Marzo de 2021, de riull.ull.es: <https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/13427/Seguros%20maritimos.pdf;jsessionid=113CA9183F5CCC928387624D698D2EB6?sequence=1>

## Anexo I: Institute Time Clauses Hulls

1/10/83

### INSTITUTE TIME CLAUSES

#### HULLS

**This insurance is subject to English law and practice**

#### 1 NAVIGATION

- 1.1 The Vessel is covered subject to the provisions of this insurance at all times and has leave to sail or navigate with or without pilots, to go on trial trips and to assist and tow vessels or craft in distress, but it is warranted that the Vessel shall not be towed, except as is customary or to the first safe port or place when in need of assistance, or undertake towage or salvage services under a contract previously arranged by the Assured and/or Owners and/or Managers and/or Charterers. This Clause 1.1 shall not exclude customary towage in connection with loading and discharging.
- 1.2 In the event of the Vessel being employed in trading operations which entail cargo loading or discharging at sea from or into another vessel (not being a harbour or inshore craft) no claim shall be recoverable under this insurance for loss of or damage to the Vessel or liability to any other vessel arising from such loading or discharging operations, including whilst approaching, lying alongside and leaving, unless previous notice that the Vessel is to be employed in such operations has been given to the Underwriters and any amended terms of cover and any additional premium required by them have been agreed.
- 1.3 In the event of the Vessel sailing (with or without cargo) with an intention of being (a) broken up, or (b) sold for breaking up, any claim for loss of or damage to the Vessel occurring subsequent to such sailing shall be limited to the market value of the Vessel as scrap at the time when the loss or damage is sustained, unless previous notice has been given to the Underwriters and any amendments to the terms of cover, insured value and premium required by them have been agreed. Nothing in this Clause 1.3 shall affect claims under Clauses 8 and/or 11.

#### 2 CONTINUATION

Should the Vessel at the expiration of insurance be at sea and in distress or at a port of refuge or of call, she shall, provided previous notice be given to the Underwriters, be held covered at a pro rata monthly premium to her port of destination.

#### 3 BREACH OF WARRANTY

Held covered in case of any breach of warranty as to cargo, trade, locality, towage, salvage services or date of sailing, provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advices and any amended terms of cover and any additional premium required by them be agreed.

#### 4 TERMINATION

**This Clause 4 shall prevail notwithstanding any provision whether written typed or printed in this insurance inconsistent therewith.**

Unless the Underwriters agree to the contrary in writing, this insurance shall terminate automatically at the time of

- 4.1 change of the Classification Society of the Vessel, or change, suspension discontinuance, withdrawal or expiry of her Class therein, provided that if the Vessel is at sea such automatic termination shall be deferred until arrival at her next port. However where such change, suspension, discontinuance or withdrawal of her Class has resulted from loss or damage covered by Clause 6 of this insurance or which would be covered by an insurance of the Vessel subject to current Institute War and Strikes Clauses Hulls - Time such automatic termination shall only operate should the Vessel sail from her next port without the prior approval of the Classification Society,
- 4.2 any change, voluntary or otherwise, in the ownership or flag transfer to new management, or charter on a bareboat basis, or requisition for title or use of the Vessel, provided that, if the Vessel has cargo on board and has already sailed from her loading port or is at sea in ballast, such automatic termination shall if required be deferred, whilst the Vessel continues her planned voyage, until arrival at final port of discharge if with cargo or at port of destination if in ballast. However, in the event of requisition for title or use without the prior execution of a written agreement by the Assured, such automatic termination shall occur fifteen days after such requisition whether the Vessel is at sea or in port.

A pro rata daily net return of premium shall be made.

#### 5 ASSIGNMENT

No assignment of or interest in this insurance or in any moneys which may be or become payable thereunder is to be binding in or recognised by the Underwriters unless a dated notice of such assignment or interest signed by the Assured, and by the assignor in the case of subsequent assignment, is endorsed on the Policy and the Policy with such endorsement is produced before payment of any claim or return of premium thereunder.

#### 6 PERILS

- 6.1 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by
- 6.1.1 perils of the seas rivers lakes or other navigable waters
- 6.1.2 fire, explosion

- 6.1.3 violent theft by persons from outside the Vessel
  - 6.1.4 jettison
  - 6.1.5 piracy
  - 6.1.6 breakdown of or accident to nuclear installations or reactors
  - 6.1.7 contact with aircraft or similar objects, or objects falling therefrom, land conveyance, dock or harbour equipment or installation
  - 6.1.8 earthquake volcanic eruption or lightning
  - 6.2 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by
    - 6.2.1 accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel
    - 6.2.2 bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull
    - 6.2.3 negligence of Master Officers Crew or Pilots
    - 6.2.4 negligence of repairers or charterers provided such repairers or charterers are not an Assured hereunder
    - 6.2.5 barratry of Master Officers or Crew
- provided that such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners, or Managers.
- 6.3 Masters Officers Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 6 should they hold shares in the Vessel.

## 7 POLLUTION HAZARD

This insurance covers loss of or damage to the Vessel caused by any governmental authority acting under the powers vested in it to prevent or mitigate a pollution hazard, or threat thereof, resulting directly from damage to the Vessel for which the Underwriters are liable under this insurance, provided that such act of governmental authority has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers of the Vessel or any of them to prevent or mitigate such hazard or threat thereof. Master Officers Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 7 should they hold shares in the Vessel.

## 8 3/4THS COLLISION LIABILITY

- 8.1 The Underwriters agree to indemnify the Assured for three-fourths of any sum or sums paid by the Assured to any other person or persons by reason of the Assured becoming legally liable by way of damages for
    - 8.1.1 loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel
    - 8.1.2 delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon
    - 8.1.3 general average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon
- where such payment by the Assured is in consequence of the Vessel hereby insured coming into collision with any other vessel.
- 8.2 The indemnity provided by this Clause 8 shall be in addition to the indemnity provided by the other terms and conditions of this insurance and shall be subject to the following provisions:
    - 8.2.1 Where the insured Vessel is in collision with another vessel and both vessels are to blame then, unless the liability of one or both vessels becomes limited by law, the indemnity under this Clause 8 shall be calculated on the principle of cross liabilities as if the respective Owners had been compelled to pay to each other such proportion of each other's damages as may have been properly allowed in ascertaining the or sum payable to the Assured in consequence of the collision,
    - 8.2.2 In no case shall the Underwriter's total liability under Clauses 8.1 and 8.2 exceed their proportionate part of three-fourths of the insured value of the Vessel hereby insured in respect of any one collision.
  - 8.3 The Underwriters will also pay three-fourths of the legal costs incurred by the Assured or which the Assured may be compelled to pay in contesting liability or taking proceedings to limit liability, with the prior written consent of the Underwriters.

### EXCLUSIONS

- 8.4 Provided always that this Clause 8 shall in no case extend to any sum which the Assured shall pay for or in respect of
  - 8.4.1 removal or disposal of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever
  - 8.4.2 any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels
  - 8.4.3 the cargo or other property on, or the engagements of, the insured Vessel



- 8.4.4 loss of life, personal injury or illness
- 8.4.5 pollution or contamination of any real or personal property or thing whatsoever (except other vessels with which the insured Vessel is in collision or property on such other vessels).
- 9 SISTERSHIP**  
Should the Vessel hereby insured come into collision with or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same Owners or under the same management, the Assured shall have the same rights under this insurance as they would have were the other vessel entirely the property of Owners not interested in the Vessel hereby insured; but in such cases the liability for the collision or the amount payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Underwriters and the Assured.
- 10 NOTICE OF CLAIM AND TENDERS**
- 10.1 In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this insurance, notice shall be given to the Underwriters prior to survey and also, if the Vessel is abroad, to the nearest Lloyd's Agent so that a surveyor may be appointed to represent the Underwriters should they so desire.
- 10.2 The Underwriters shall be entitled to decide the port to which the Vessel shall proceed for docking or repair (the actual additional expense of the voyage arising from compliance with the Underwriters' requirements being refunded to the Assured) and shall have a right of veto concerning a place of repair or a repairing firm.
- 10.3 The Underwriters may also take tenders or may require further tenders to be taken for the repair of the Vessel. Where such a tender has been taken and a tender is accepted with the approval of the Underwriters, an allowance shall be made at the rate of 30% per annum on the insured value for time lost between the despatch of the invitations to tender required by the Underwriters and the acceptance of a tender to the extent that such time is lost solely as the result of tenders having been taken and provided that the tender is accepted without delay after receipt of the Underwriters' approval.  
Due credit shall be given against the allowance as above for any amounts recovered in respect of fuel and stores and wages and maintenance of the Master Officers and Crew or any member thereof, including amounts allowed in general average, and for any amounts recovered from third parties in respect of damages for detention and/or loss of profit and/or running expenses, for the period covered by the tender allowance or any part thereof.  
Where a part of the cost of the repair of damage other than a fixed deductible is not recoverable from the Underwriters the allowance shall be reduced by a similar proportion.
- 10.4 In the event of failure to comply with the conditions of Clause 10 a deduction of 15% shall be made from the amount of the ascertained claim.
- 11 GENERAL AVERAGE AND SALVAGE**
- 11.1 This insurance covers the Vessel's proportion of salvage, salvage charges and/or general average, reduced in respect of any under-insurance, but in case of general average sacrifice of the Vessel the Assured may recover in respect of the whole loss without first enforcing their right of contribution from other parties.
- 11.2 Adjustment to be according to the law and practice obtaining at the place where the adventure ends, as if the contract of affreightment contained no special terms upon the subject; but where the contract of affreightment so provides the adjustment shall be according to the York-Antwerp Rules.
- 11.3 When the Vessel sails in ballast, not under charter, the provisions of the York-Antwerp Rules, 1974 (excluding Rules XX and XXI) shall be applicable, and the voyage for this purpose shall be deemed to continue from the port or place of departure until the arrival of the Vessel at the first port or place thereafter other than a port or place of refuge or a port or place of call for bunkering only. If at any such intermediate port or place there is an abandonment of the adventure originally contemplated the voyage shall thereupon be deemed to be terminated.
- 11.4 No claim under this Clause 11 shall in any case be allowed where the loss was not incurred to avoid or in connection with the avoidance of a peril insured against.
- 12 DEDUCTIBLE**
- 12.1 No claim arising from a peril insured against shall be payable under this insurance unless the aggregate of all such claims arising out of each separate accident or occurrence (including claims under Clauses 8, 11 and 13) exceeds ..... in which case this sum shall be deducted. Nevertheless the expense of sighting the bottom after stranding, if reasonably incurred specially for that purpose, shall be paid even if no damage be found. This Clause 12.1 shall not apply to a claim for total or constructive total loss of the Vessel or, in the event of such a claim, to any associated claim under Clause 13 arising from the same accident or occurrence.
- 12.2 Claims for damage by heavy weather occurring during a single sea passage between two successive ports shall be treated as being due to one accident. In the case of such heavy weather extending over a period not wholly covered by this insurance the deductible to be applied to the claim recoverable hereunder shall be the proportion of the above deductible that the number of days of such heavy weather falling within the period of this insurance bears to the number of days of heavy weather during the single sea passage. The expression "heavy weather" in this Clause 12.2 shall be deemed to include contact with floating ice.
- 12.3 Excluding any interest comprised therein, recoveries against any claim which is subject to the above deductible shall be credited to the Underwriters in full to the extent of the sum by which the aggregate of the claim unreduced by any recoveries exceed the above deductible.
- 12.4 Interest comprised in recoveries shall be apportioned between the Assured and the Underwriters, taking into account the sums paid by the Underwriters and the dates when such payments were made, notwithstanding that by the addition of interest the Underwriters may receive a larger sum than they have paid.

**13 DUTY OF ASSURED (SUE AND LABOUR)**

- 13.1 In case of any loss or misfortune it is the duty of the Assured and their servants and agents to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss which would be recoverable under this insurance.
- 13.2 Subject to the provisions below and to Clause 12 the Underwriters will contribute to charges properly and reasonably incurred by the Assured their servants or agents for such measures. General average, salvage charges (except as provided for in Clause 13.5) and collision defence or attack costs are not recoverable under this Clause 13.
- 13.3 Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.
- 13.4 When expenses are incurred pursuant to this Clause 13 the liability under this insurance shall not exceed the proportion of such expenses that the amount insured hereunder bears to the value of the Vessel as stated herein, or to the sound value of the Vessel at the time of the occurrence giving rise to the expenditure if the sound value exceeds that value. Where the Underwriters have admitted a claim for total loss and property insured by this insurance is saved, the foregoing provisions shall not apply unless the expenses of suing and labouring exceed the value of such property saved and then shall apply only to the amount of the expenses which is in excess of such value.
- 13.5 When a claim for total loss of the Vessel is admitted under this insurance and expenses have been reasonably incurred in saving or attempting to save the Vessel and other property and there are no proceeds, or the expenses exceed the proceeds, then this insurance shall bear its pro rata share of such proportion of the expenses, or of the expenses in excess of the proceeds, as the case may be, as may reasonably be regarded as having been incurred in respect of the Vessel, but if the Vessel be insured for less than its sound value at the time of the occurrence giving rise to the expenditure, the amount recoverable under this clause shall be reduced in proportion to the under-insurance.
- 13.6 The sum recoverable under this Clause 13 shall be in addition to the loss otherwise recoverable under this insurance but shall in no circumstances exceed the amount insured under this insurance in respect of the Vessel.

**14 NEW FOR OLD**

Claims payable without deduction new for old.

**15 BOTTOM TREATMENT**

In no case shall a claim be allowed in respect of scraping gritblasting and/or other surface preparation or painting of the Vessel's bottom except that

- 15.1 gritblasting and/or other surface preparation of new bottom plates ashore and supplying and applying any "shop" primer thereto,
- 15.2 gritblasting and/or other surface preparation of:
- the butts or area of plating immediately adjacent to any renewed or refitted plating damaged during the course of welding and/or repairs,
- areas of plating damaged during the course of fairing, either in place or ashore,
- 15.3 supplying and applying the first coat of primer/anti-corrosive to those particular areas mentioned in 15.1 and 15.2 above,

shall be allowed as part of the reasonable cost of repairs in respect of bottom plating damaged by an insured peril.

**16 WAGES AND MAINTENANCE**

No claim shall be allowed, other than in general average, for wages and maintenance of the Master Officers and Crew or any member thereof, except when incurred solely for the necessary removal of the Vessel from one port to another for the repair of damage covered by the Underwriters, or for trial trips for such repairs, and then only for such wages and maintenance as are incurred whilst the Vessel is under way.

**17 AGENCY COMMISSION**

In no case shall any sum be allowed under this insurance either by way of remuneration of the Assured for time and trouble taken to obtain and supply information or documents or in respect of the commission or charges of any manager, agent, managing or agency company or the like, appointed by or on behalf of the Assured to perform such services.

**18 UNREPAIRED DAMAGE**

- 18.1 The measure of indemnity in respect of claims for unrepaired damage shall be the reasonable depreciation in the market value of the Vessel at the time this insurance terminates arising from such unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairs.
- 18.2 In no case shall the Underwriters be liable for unrepaired damage in the event of a subsequent total loss (whether or not covered under this insurance) sustained during the period covered by this insurance or any extension thereof.
- 18.3 The Underwriters shall not be liable in respect of unrepaired damage for more than the insured value at the time this insurance terminates.

**19 CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS**

19.1 In ascertaining whether the Vessel is a constructive total loss, the insured value shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or break-up value of the Vessel or wreck shall be taken into account.

19.2 No claim for constructive total loss based upon the cost of recovery and/or repair of the Vessel shall be recoverable hereunder unless such cost would exceed the insured value. In making this determination, only the cost relating to a single accident or sequencing of damages arising from the same accident shall be taken into account.

**20 FREIGHT WAIVER**

In the event of total or constructive total loss no claim to be made by the Underwriters for freight whether notice of abandonment has been given or not.

**21 DISBURSEMENTS WARRANTY**

21.1 Additional insurances as follows are permitted:

21.1.1 *Disbursements, Managers' Commissions, Profits or Excess or Increased Value of Hull and Machinery.* A sum not exceeding 25% of the value stated herein.

21.1.2 *Freight, Chartered Freight or Anticipated Freight, insured for time.* A sum not exceeding 25% of the value as stated herein less any sum insured, however described, under 21.1.1.

21.1.3 *Freight or Hire, under contracts for voyage.* A sum not exceeding the gross freight or hire for the current cargo passage and next succeeding cargo passage (such insurance to include, if required, a preliminary and an intermediate ballast passage) plus the charges of insurance. In the case of a voyage charter where payment is made on a time basis, the sum permitted for insurance shall be calculated on the estimated duration of the voyage, subject to the limitation of two cargo passages as laid down herein. Any sum insured under 21.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the freight or hire is advanced or earned by the gross amount so advanced or earned.

21.1.4 *Anticipated Freight if the Vessel sails in ballast and not under Charter.* A sum not exceeding the anticipated gross freight on next cargo passage, such sum to be reasonably estimated on the basis of the current rate of freight at time of insurance plus the charges of insurance. Any sum insured under 21.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured.

21.1.5 *Time Charter Hire or Charter Hire for Series of Voyages.* A sum not exceeding 50% of the gross hire which is to be earned under the charter in a period not exceeding 18 months. Any sum insured under 21.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the hire is advanced or earned under the charter by 50% of the gross amount so advanced or earned but the sum insured need not be reduced while the total of the sums insured under 21.1.2 and 21.1.5 does not exceed 50% of the gross hire still to be earned under the charter. An insurance under this Section may begin on the signing of the charter.

21.1.6 *Premiums.* A sum not exceeding the actual premiums of all interests insured for a period not exceeding 12 months (excluding premiums insured under the foregoing sections but including, if required, the premium or estimated calls on any Club or War etc. Risk insurance) reducing pro rata monthly.

21.1.7 *Returns of Premium.* A sum not exceeding the actual returns which are allowable under any insurance but which would not be recoverable thereunder in the event of a total loss of the Vessel whether by insured perils or otherwise.

21.1.8 *Insurance irrespective of amount against:*  
Any risks excluded by Clauses 23, 24, 25 and 26 below.

21.2 Warranted that no insurance on any interests enumerated in the foregoing 21.1.1 to 21.1.7 in excess of the amounts permitted therein and no other insurance which includes total loss of the Vessel P.P.I., F.I.A., or subject to any other like term, is or shall be effected to operate during the currency of this insurance by or for account of the Assured, Owners, Managers or Mortgagees. Provided always that a breach of this warranty shall not afford the Underwriters any defence to a claim by a Mortgagee who has accepted this insurance without knowledge of such breach.

**22 RETURNS FOR LAY-UP AND CANCELLATION**

22.1 To return as follows:

22.1.1 pro rata monthly net for each uncommenced month if this insurance be cancelled by agreement,

22.1.2 for each period of 30 consecutive days the Vessel may be laid up in a port or in a lay-up area provided such port or lay-up area is approved by the Underwriters (in special liberties as hereinafter allowed)

(a) .....per cent net not under repair

(b) .....per cent net under repair.

If the Vessel is under repair during part only of a period for which a return is claimable, the return shall be calculated pro rata to the number of days under (a) and (b) respectively.

- 22.2 PROVIDED ALWAYS THAT
- 22.2.1 a total loss of the Vessel, whether by insured perils or otherwise, has not occurred during the period covered by this insurance or any extension thereof
- 22.2.2 in no case shall a return be allowed when the Vessel is lying in exposed or unprotected waters, or in a port or lay-up area not approved by the Underwriters but, provided the Underwriters agree that such non-approved lay-up area is deemed to be within the vicinity of the approved port or lay-up area, days during which the Vessel is laid up in such non-approved lay-up area may be added to days in the approved port or lay-up area to calculate a period of 30 consecutive days and a return shall be allowed for the proportion of such period during which the Vessel is actually laid up in the approved port or lay-up area.
- 22.2.3 loading or discharging operations or the presence of cargo on board shall not debar returns but no return shall be allowed for any period during which the Vessel is being used for the storage of cargo or for lightering purposes
- in the event of any amendment of the annual rate, the above rates shall be adjusted accordingly
- 22.2.5.1 In the event of any return recoverable under this Clause 22 being based on 30 consecutive days which fall on successive insurances effected for the same Assured, this insurance shall only be liable for an amount calculated at pro rata of the period rates 22.1.2(a) and/or (b) above for the number of days which come within the period of this insurance and to which a return is actually applicable. Such overlapping period shall run, at the option of the Assured, either from the first day on which the Vessel is laid up or the first day of a period of 30 consecutive days as provided under 22.2.2(a) or (b) above.

**The following clauses shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith.**

**23 WAR EXCLUSION**

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense caused by

- 23.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
- 23.2 capture seizure arrest restraint detainment (barratry and piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat
- 23.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

**24 STRIKES EXCLUSION**

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense caused by

- 24.1 strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions
- 24.2 any terrorist or any person acting from a political motive.

**25 MALICIOUS ACTS EXCLUSION**

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense arising from

- 25.1 the detonation of an explosive
- 25.2 any weapon of war

and caused by any person acting maliciously or from a political motive.

**26 NUCLEAR EXCLUSION**

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense arising from any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

## Anexo II: Institute Time Clauses Freight

1/10/83 (FOR USE ONLY WITH THE CURRENT MAR POLICY FORM)

### INSTITUTE TIME CLAUSES FREIGHT

This insurance is subject to English law and practice

#### 1. NAVIGATION

The Vessel has leave to dock and undock, to go into graving dock, to sail or navigate with or without pilots, to go on trial trips and to assist and tow vessels or craft in distress, but it is warranted that the Vessel shall not be towed, except as is customary or when in need of assistance, or undertake towage or salvage services under a contract previously arranged by the Assured and/or Owners and/or Managers and/or Charterers. This Clause 1 shall not exclude customary towage in connection with loading and discharging.

#### 2. CRAFT RISK

Including risk of craft and/or lighter to and from the Vessel

#### 3. CONTINUATION

Should the Vessel at the expiration of this insurance be at sea or in distress or at a port of refuge or of call, the subject-matter insured shall, provided previous notice be given to the Underwriters, be held covered at a pro rata monthly premium to her port of destination

#### 4. BREACH OF WARRANTY

Held covered in case of any breach of warranty as to cargo, trade locality, towage, salvage services or date of sailing, provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advices and any amended terms of cover and any additional premium required by them be agreed.

#### 5. TERMINATION

**This Clause 5 shall prevail notwithstanding any provision whether written typed or printed in this insurance inconsistent therewith.**

Unless the Underwriters agree to the contrary in writing, this insurance shall terminate automatically at the time of:

- 5.1 change of Classification Society of the Vessel, or change, suspension, discontinuance, withdrawal of expiry of her Class therein, provided that if the Vessel is at sea such automatic termination shall be deferred until arrival at her next port. However where such change, suspension, discontinuance or withdrawal of her Class has resulted from loss or damage covered by Clause 7 of this insurance or which would be covered by an insurance of the Vessel subject to current Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time such automatic termination shall only operate should the Vessel sail from her next port without the prior approval of the Classification Society.
- 5.2 any change, voluntary or otherwise, in the ownership or flag, transfer to new management, or charter on a bareboat basis, or requisition for title or use of the Vessel, provided that, if the Vessel has cargo on board and has already sailed from her loading port or is at sea in ballast, such automatic termination shall if required be deferred, whilst the Vessel continues her planned voyage, until arrival at final port of discharge if with cargo or at port of destination if in ballast. However, in the event of requisition for title or use without the prior execution of a written agreement by the Assured, such automatic termination shall occur fifteen days after such requisition whether the Vessel is at sea or in port.

A pro rata daily net return of premium shall be made.

#### 6. ASSIGNMENT

No assignment of or interest in this insurance or in any moneys which may be or become payable thereunder is to be binding on or recognised by the Underwriters unless a dated notice of such assignment or interest signed by the Assured, and by the assignor in the case of subsequent assignment, is endorsed on the Policy and the Policy with such endorsement is produced before payment of any claim or return of premium thereunder.

#### 7. PERILS

- 7.1 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by
  - 7.1.1 perils of the seas rivers lakes or other navigable waters
  - 7.1.2 fire, explosion
  - 7.1.3 violent theft by persons from outside the Vessel

- 7.1.4 jettison
- 7.1.5 piracy
- 7.1.6 breakdown of or accident to nuclear installations or reactors
- 7.1.7 contact with aircraft or similar objects, or objects falling therefrom, land conveyance, dock or harbour equipment or installation
- 7.1.8 earthquake volcanic eruption or lightning
- 7.2 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by
  - 7.2.1 accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel.
  - 7.2.2 bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull
  - 7.2.3 negligence of Master Officers Crew or Pilots
  - 7.2.4 negligence of repairers or charterers provided such repairers or charterers are not an Assured hereunder
  - 7.2.5 barratry of Master Officers or Crew
- provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners, or Managers.
- 7.3 Master Officers Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 4 should they hold shares in the Vessel.

## 8. POLLUTION HAZARD

This insurance covers loss of or damage to the Vessel caused by any governmental authority acting under the powers vested in it to prevent or mitigate a pollution hazard, or threat thereof, resulting directly from a peril covered by this Insurance, provided such act of governmental authority has not resulted from want of due diligence by the Assured, the Owners or Managers of the Vessel or any of them to prevent or mitigate such hazard or threat. Master Officers Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 8 should they hold shares in the Vessel.

## 9. FREIGHT COLLISION

- 9.1 It is further agreed that if the Vessel shall come into collision with any other vessel and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums in respect of the amount of freight taken into account in calculating the measure of the liability of the Assured for
  - 9.1.1 loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel
  - 9.1.2 delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon
  - 9.1.3 general average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon,
- the Underwriters will pay the Assured such proportion of three-fourths of such sum or sums so paid applying to freight as their respective subscriptions hereto bear to the total amount insured on freight or, if greater, to the gross freight at risk at the same time of the collision.
- 9.2 Provided always that:
  - 9.2.1 liability of the Underwriters in respect of any one such collision shall not exceed their proportionate part of three-fourths of the total amount insured hereon on freight, and in cases in which, with the prior consent in writing of the Underwriters, the liability of the Vessel has been contested or proceedings have been taken to limit liability, they will also pay a like proportion of three-fourths of the costs, appertaining proportionately to the freight portion of damages, which the Assured shall thereby incur or be compelled to pay;
  - 9.2.2 no claim shall attach to this insurance:
    - 9.2.2.1 which attaches to any other insurances covering collision liabilities.
    - 9.2.2.2 which is, or would be, recoverable in the terms of the Institute 3/4ths Collision Liability Clause if the Vessel were insured in the terms of such Institute 3/4ths Collision Liability Clause for a value per ton of her gross registered tonnage not less than the equivalent in pounds sterling, at the time of commencement of this insurance, of 66.67 Special Drawing Rights as defined by the International Monetary Fund.
  - 9.2.3 this Clause 9 shall in no case extend or be deemed to extend to any sum which the Assured may become liable to pay or shall pay for or in respect of:
    - 9.2.3.1 removal or disposal, under statutory powers or otherwise, of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever
    - 9.2.3.2 any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels
    - 9.2.3.3 pollution or contamination of any real or personal property or thing whatsoever (except other vessels with which the insured Vessel is in collision or property on such other vessels)
    - 9.2.3.4 the cargo or other property on or the engagements of the Vessel
    - 9.2.3.5 loss of life, personal injury or illness

## 10. SISTERSHIP

Should the vessel named herein come into collision with or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same Owners, or under the same management, the Assured shall have the same rights under this insurance as they would have were the other vessel entirely the property of Owners not interested in the Vessel named herein; but in such cases the liability for the collision or the amount payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Underwriters and the Assured.

## 11. GENERAL AVERAGE AND SALVAGE

- 11.1 This insurance covers the proportion of general average salvage and/or salvage charges attaching to freight at risk of the Assured, reduced in respect of any under-insurance.

- 11.2 Adjustment to be according to the law and practice obtaining at the place where the adventure ends, as if the contract of affreightment contained no special terms upon the subject; but where the contract of affreightment so provides the adjustment shall be according to the York-Antwerp Rules.
- 11.3 No claim under this Clause 11 shall in any case be allowed where the loss was not incurred to avoid or in connection with the avoidance of a peril insured against.

## 12. FRANCHISE

This insurance does not cover partial loss, other than general average loss, under 3% unless caused by fire, sinking, stranding or collision with another vessel. Each craft and/or lighter to be deemed a separate insurance if required by Assured.

## 13. MEASURE OF INDEMNITY

- 13.1 The amount recoverable under this insurance for any claim for loss of freight shall not exceed the gross freight actually lost.
- 13.2 Where insurances on freight other than this insurance are current at the time of the loss, all such insurances shall be taken into consideration in calculating the liability under this insurance and the amount recoverable hereunder shall not exceed the rateable proportion of the gross freight lost, notwithstanding any valuation in this or any other insurance.
- 13.3 In calculating the liability under Clause 13 all insurances on freight shall likewise be taken into consideration.
- 13.4 Nothing in this Clause 13 shall apply to any claim arising under Clause 15.

## 14. LOSS OF TIME

This insurance does not cover any claim consequent on loss of time whether arising from a peril of the sea or otherwise.

## 15. TOTAL LOSS

- 15.1 In the event of the total loss (actual or constructive) of the Vessel named herein the amount insured shall be paid in full, whether the Vessel be fully or partly loaded or in ballast, chartered or unchartered.
- 15.2 In ascertaining whether the Vessel is a constructive total loss, the insured value in the insurances on hull and machinery shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or break-up value of the Vessel or wreck shall be taken into account.
- 15.3 Should the Vessel be a constructive total loss but the claim on the insurances on hull and machinery be settled as a claim for partial loss, no payment shall be due under this Clause 15.

## 16. WAR EXCLUSION

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense caused by

- 16.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
- 16.2 capture seizure arrest restraint or detainment (barratry and piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat
- 16.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

## 17. STRIKES EXCLUSION

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense caused by

- 17.1 strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions
- 17.2 any terrorist or any person acting from a political motive.

## 18. MALICIOUS ACTS EXCLUSION

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense arising from

- 18.1 the detonation of an explosive
- 18.2 any weapon of war

and caused by any person acting maliciously or from a political motive.

## 19. NUCLEAR EXCLUSION

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense arising from any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

CL288

## Anexo III: Loss of Earnings &/or Expenses &/or Hire Insurance

### LOSS OF EARNINGS &/OR EXPENSES &/OR HIRE INSURANCE INCLUDING WAR

This insurance is subject to English law and practice.

1. If in consequence of any of the following events:
  - (a) loss, damage or occurrence covered by Institute Time Clauses - Hulls (1.10.83) with Clause 1.2 deleted and/or Institute War and Strikes Clauses - Hulls (1.10.83) plus L.P.O. 444 (3/84) adding "or deliberate act of person or persons" after word "defence",
  - (b) breakdown of machinery, including electrical machinery or boilers, provided that such breakdown has not resulted from wear and tear or want of due diligence by the Assured,occurring during the period of this insurance the Vessel is prevented from earning for a period in excess of ..... days in respect of any accident or occurrence, then this insurance shall pay ..... of the sum hereby insured for each 24 hours after the expiration of the said days during which the Vessel is so prevented from earning for not exceeding a further ..... days in respect of any one accident or occurrence (and not exceeding ..... days in all during the currency of this Insurance (irrespective of the expiry date of this insurance), provided that repairs in respect of which a claim is made hereunder are completed within 12 months of the expiry of the period covered by this policy.
2. No claim to attach to this insurance if the occurrence in respect of which such claim arises is the cause of the vessel becoming a Total Loss (Actual or constructive) unless arising as a result of capture, seizure, arrest, restraint, detainment, confiscation or expropriation and not in breach of vessel's Hull and Machinery War policy conditions.
3. In all cases where a recovery is obtained from third parties in respect of loss of earnings or demurrage such recovery shall be apportioned between the Assured and the Underwriter as their respective interests may appear.
4. Subject to current Institute Trading Warranties and, in respect of War risks, subject to current London Market War Risk Trading Warranties and current exclusions.
5. Held covered in case of any breach of warranty as to cargo, trade, locality, towage, salvage services or date of sailing, provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advice and any additional premium required by them be agreed.
6. The expression "one accident" shall be deemed to include all heavy weather damage occurring during a single sea passage between two successive ports as defined in Clause 12.2 of Institute Time Clauses - Hulls (1.10.83).

LPO 454 (amended 5.11.87 - I.T.C. 1.10.83) L21



7. If this insurance attaches of expires during a passage as defined above heavy weather damage occurring on the same passage but outside the period covered by this insurance may be added for the purpose of calculating the loss provided the damage sustained during the period covered hereunder has not been repaired during the passage, but only the proportion of the loss arising from damage occurring during the currency of this insurance shall be payable hereunder.
8. It is understood and agreed that if the Vessel is prevented from earning on separate occasions, which shall not in any event exceed three, in respect of any one accident or occurrence falling within this insurance, for the purpose of ascertaining the amount claimable hereunder the total time that the Vessel is not earning shall be taken into account, provided that the repairs are completed within 12 months of the expiry of this insurance.
9. Should the Vessel at the expiration of this insurance be at sea or in distress, or at port of refuge or of call, she shall, provided previous notice be given to the Underwriters, be held covered at a pro rata daily premium to her port of destination, but in no event shall such extension affect or postpone the operation of the Insitute Notice of Cancellation and Automatic Termination of Cover Clause for War.
10. In the event of the Vessel named herein being sold and/or this insurance cancelled and/or this insurance no longer required by the Assured, Underwriters agree to return por rata net daily premium, provided there are no claims hereunder on the Vessel during the currency of the insurance prior to cancellation. In no other event shall there be any return of premium (except as provided under Clause 14.3 below) unless specially agreed.
11. Unless the Underwriters agree to the contrary in writing, this insurance shall terminate automatically at the time of change of the Classification Society of the Vessel, or change, suspension, discontinuance, withdrawal or expiry of her Class therein, provided that if the Vessel is at sea such automatic termination shall be deferred until arrival at her next port. However where such change, suspension, discontinuance or withdrawal of her Class has resulted from loss or damage covered by Clause 1 of this insurance such automatic termination shall only operate should the Vessel sail from her next port without the prior approval of tha Classification Society.
12. The Assured shall effect, or cause to be effected, all repairs (temporary or permanent) with due diligence and dispatch. Underwriters to have the right to require the Assured to incur any expense which would reduce Underwriters' liability under this insurance provided such expense is for Underwriters' account.
13. This insurance excludes:
  - 13.1 loss damage liability or expense arising from:
    - 13.1.1 any detonation of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter, hereinafter called a nuclear weapon of war.

- 13.1.2 the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries: United Kingdom, United States of America, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the People's Republic of China
  - 13.1.3 requisition or pre-emption
  - 13.1.4 capture seizure arrest restraint detainment confiscation or expropriation by or under the order of the Government or any public or local authority of the country in which the Vessel is owned or registered
  - 13.1.5 arrest restraint detainment confiscation or expropriation under quarantine regulations or by reason of infringement of any customs or trading regulations
  - 13.1.6 the operation of ordinary judicial process, failure to provide security or to pay any fine or penalty or any financial cause
- 13.2 any claim for expenses arising from delay except such expenses as would be recoverable in principle in English law and practice under the York-Antwerp Rules 1974.
14. 14.1 Cover hereunder in respect of the risks of war, etc., may be cancelled by either the Underwrites or the Assured giving 7 days notice (such cancellation becoming effective on the expiry of 7 days from midnight of the day on which notice of cancellation is issued by or to the Underwriters). The Underwriters agree however to reinstate cover subject to agreement between the Underwriters and the Assured prior to the expiry of such notice of cancellation as to new rate of premium and/or conditions and/or warranties.
- 14.2 Whether or not such notice of cancellation has been given cover hereunder in respect of the risks of war, etc., shall TERMINATE AUTOMATICALLY
- 14.2.1 upon the occurrence of any hostile detonation of any nuclear weapon of war as defined in Clause 13.1.1 wheresoever or whensoever such detonation may occur and whether or not the Vessel may be involved
  - 14.2.2 upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries: United Kingdom, United States of America, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the People's Republic of China
  - 14.2.3 in the event of the Vessel being requisitioned, either for title or use.
- 14.3 In the event either of cancellation by notice or of automatic termination of this insurance by reason of the operation of this Clause 14, pro rata net return of premium shall be payable to the Assured.
15. Cover in respect of the risks of war, etc., shall not become effective if, subsequent to acceptance by the Underwriters and prior to the intended time of attachment of risk, there has occurred any event which would have automatically terminated cover under the provisions of Clause 14 above.