
SEGURO DE TRANSPORTE
CASCO Y MAQUINARIAS
CONDICIONES PARTICULARES ESPECIFICAS

Será de aplicación a este seguro las disposiciones del Libro Tercero del Código de Comercio. Conforme las disposiciones transitorias del Código Civil (Art. 2810 C.C.)

IRIESGOS CUBIERTOS

1 El asegurador toma a su cargo indemnizar al asegurado por la pérdida total (real, presumida o virtual) o la avería particular, que sufre el buque mencionado en la póliza, causados por:

- 1.1. Por riesgo de mar, entendiéndose por tales los accidentes extraordinarios originados en la acción de la naturaleza o en la navegación, hundimiento o varamiento no operativo.
- 1.2. Por abordaje o por choque con cualquier objeto, sea fijo o flotante, y en particular con aeronaves, sus similares o instalaciones portuarias, incluyéndose los medios terrestres de transporte que estén en las mismas
- 1.3. Por fuego o explosión
- 1.4. Por echazón
- 1.5. Por terremoto, erupción volcánica, rayo y fenómenos de la naturaleza de similar carácter.
- 1.6. Por robo con violencia perpetrado por personas ajenas al buque o por piratería.
- 1.7. Por rotura o accidente en instalaciones o reactores nucleares que no estuvieran a bordo.

2 El asegurador toma a su cargo indemnizar al asegurado por todas las pérdidas que sufra el buque mencionado en la póliza a consecuencia de:

- 2.1. Accidente en la carga o descarga del buque o corrimiento de la estiba en el mismo, tanto del cargamento como el combustible.
- 2.2. Estallido de calderas, rotura de ejes o cualquier vicio oculto en la maquinaria o el casco; pero no serán indemnizables la caldera, el eje y las partes que contengan vicio oculto
 - 2.3. Baratería del capitán, oficiales o tripulación, entendida ella como actos ilícitos cometidos intencionalmente por esas personas en perjuicio del asegurado
 - 2.4. Negligencia del capitán, oficiales, tripulantes o prácticos.
 - 2.5. Negligencia de los encargados de ejecutar reparaciones al buque o de los fletadores, siempre que no sean el asegurado según esta póliza.

La cobertura otorgada bajo esta sección 2 está condicionada a que la pérdida o daño no sean consecuencia de la falta a la debida diligencia por parte del asegurado, los propietarios o armadores del buque o de los administradores del mismo, incluso en la referente al adecuado mantenimiento de éste.

3 Este contrato de seguro cubre también la pérdida causados al buque por cualquier acto de la Autoridad Pública destinado a prevenir o aminorar un peligro de contaminación proveniente directamente de avería sufrida por el mismo y de la que sea responsable el asegurador conforme a esta póliza de seguro, siempre que ese acto de la Autoridad pública no resulte necesario por la falta a la debida diligencia por parte del asegurado, los armadores, los propietarios o los administradores en prevenir o aminorar tal peligro.

4 El capitán, oficiales, tripulantes o prácticos, actuando como tales, pero siendo participes en la propiedad, explotación o administración del buque, no perjudicarán sus derechos respecto de las situaciones indicadas en 1.3

EXCLUSIONES DE COBERTURA

- 5 Este seguro no cubre la pérdida o del daño sufridos por el buque ni la responsabilidad o los gastos que sobrevengan por cualquiera de las causas siguientes:
- 5.1. Guerra, hostilidades o actos de tipo bélico.
 - 5.2. Guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o conmociones civiles originales en ellas.
 - 5.3. Minas, torpedos, bombas u otras armas bélicas y sus derelictos, fisión o fusión, atómica o nuclear, salvo lo indicado en 1.1.7

5.4. Captura, apresamiento (salvo por piratas, capitanes, oficiales o tripulantes), embargo, embargo preventivo, retención o detención y sus consecuencias o cualquier tentativa al respecto.

5.5. Sabotaje o terrorismos cometidos por motivos políticos.

5.6. Detonación de un explosivo causado por cualquier persona que actúe dolosamente o por motivos políticos

5.7. Huelgas, cierres patronales u otros disturbios laborales similares.

5.8. Tumultos populares, motines y otros acontecimientos similares.

5.9. Confiscación, requisa u otras medidas o tentativas similares de parte de cualquier gobierno u otra organización que asuma o ejerza el poder.

5.10. La innavegabilidad del buque incluso por no estar debidamente tripulado, armado o cargado, siempre que el asegurado tuviere o debiere haber tenido conocimiento de esa innavegabilidad al hacerse a la mar el buque. Se incluye al armador, al propietario, al administrador y al representante terrestre del asegurado, cuando estuviera a su cargo el conocimiento de tales circunstancias.

5.11. Una acción o una omisión realizada por el asegurado con intención de causar tal pérdida, daño, responsabilidad o gasto, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrán la pérdida, daño, la responsabilidad o los gastos. Se incluye al armador, el propietario, al administrador y al representante terrestre del asegurado, cuando actúen en lugar del asegurado por contrato o por disposición de la ley.

II COBERTURA ADICIONAL POR RESPONSABILIDAD EMERGENTE DE COLISION

1 El asegurador indemnizará al asegurado por las $\frac{3}{4}$ partes de cualquier suma o sumas de dinero pagadas por el asegurado a otra persona o personas en razón de resultar el asegurado legalmente obligado a ello en carácter de indemnización a causa de abordaje entre el buque aquí mencionado y otro buque, por:

1.1. Pérdida de o daño al otro buque o bienes a bordo del otro buque.

1.2. Demora o pérdida del uso del otro buque o bienes a bordo del otro buque.

1.3. Contribución a la avería gruesa, a la asistencia o al salvamento a cargo del otro buque o bienes a bordo del mismo, siendo tales situaciones consecuencia del abordaje.

Esta cobertura se extiende a las situaciones a/c que se produjeran en un tercer buque a su vez chocado por el previamente abordado como consecuencia del primer abordaje.

El reclamo al asegurador en razón de esta cláusula, será las $\frac{3}{4}$ partes de la suma neta pagada por el asegurado según la ley aplicable.

Pero este reclamo será liquidado tomando en cuenta el infraseguro que resultará de la fórmula utilizada para contratar el seguro, comparando la suma asegurada con el valor asegurable, el valor asegurable tasado o el valor asegurable definitivamente convenido, según sea el caso.

A los efectos del ajuste final de la responsabilidad del asegurador y aún no existiendo infraseguro, ésta queda limitada a las $\frac{3}{4}$ partes de la suma asegurada.

2 La protección otorgada por esta cláusula será adicional a la deuda por esta póliza.

3 En adición, serán a cargo del asegurador las costas y costos en que incurra el asegurado o que sea obligación a pagar en razón de haber discutido la responsabilidad atribuida al mismo por el abordaje, requiriéndose siempre el previo consentimiento escrito del asegurador para tal discusión. Tales costas y costos serán soportados por el asegurador según el sistema de ajuste establecido en II.1

4 Se acuerda, además, que el asegurador podrá, siempre que lo haga el tiempo oportuno, requerir al asegurado que éste ejercite los procedimientos legales concernientes a la limitación económica de responsabilidad bajo ley aplicable al caso. El asegurado deberá proceder en consecuencia, siendo entonces $\frac{3}{4}$ del valor de tal limitación económica de la responsabilidad resuelta judicialmente (o acordada entre partes con la aprobación del asegurador) más $\frac{3}{4}$ de las costas y costos incurridos, la suma por la cual el asegurador deberá indemnizar al asegurado con sujeción al método de liquidación indicado en II.1.

5 EXCLUSIONES

Es una expresa condición de esta cobertura adicional que el asegurador no será responsable de pagar indemnización alguna respecto de obligaciones que pesen sobre el asegurado a causa y con respecto de:

5.1. Disposiciones contractuales

5.2. Cualquier otra responsabilidad emergente de disposiciones legales ajenas a esta cobertura

5.3. Remoción o eliminación de obstáculos, restos, cargas o cualquier otra cosa de cualquier naturaleza.

5.4. Cualquier otra bien mueble o inmueble, o cosas de cualquier naturaleza, excepción hecha del otro buque o bienes que se encuentren en el mismo.

5.5. La carga o cualquier otra clase de bienes que se encuentren a bordo del buque asegurado o compromisos respecto de los mismos.

5.6. Pérdida de vidas, lesiones o enfermedades

5.7. Contaminación a cualquier mueble o inmueble o a cualquier cosa de cualquier naturaleza (excepción hecha del otro buque con el que el indicado en esta póliza tuviera abordaje o bienes puestos sobre tal buque)

6 Cuando el buque asegurado entre en abordaje con otro buque que sea total o parcialmente de propiedad o arrendamiento del asegurado o que esté sometido a los mismos administradores, el asegurador será responsable en virtud de esta cobertura como si el otro buque fuera de propiedad de un tercero. En tal caso, la responsabilidad, así como la sumas de dinero que resulten adeudarse por el asegurado, serán determinadas por un arbitro único designado de común acuerdo por el asegurador y el asegurado.

III CLAUSULA DE COBERTURA DE AVERIA COMUN O GRUESA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO.

1 Este contrato de seguro cubre la contribución del buque a situaciones de asistencia y salvamento, como así a la avería gruesa.

La responsabilidad del asegurador se determinará según lo establecido en la Cláusula IX.3

2 La liquidación de la avería gruesa se practicará con arreglo a la ley y usos aplicables en el lugar de finalización de la aventura, pero cuando el contrato de fletamiento o de transporte contuviere estipulaciones especiales sobre esta materia, la liquidación se practicará de conformidad con tales estipulaciones especiales.

3 3.1 Cuando el buque se haga a la mar en lastre y no haya otros intereses contribuyentes se aplicarán las disposiciones de las Reglas de York y Amberes de 1.974 (excepto las reglas XX y XXI) o disposiciones análogas de otras reglas si se hubieran pactado expresamente, y el asegurador pagará la contribución correspondiente al buque así calculada. El viaje a estos efectos se considerará que continúa desde el puerto o lugar de partida hasta la llegada del buque al primer puerto o lugar que no sea puerto o lugar de arribada forzosa o de escala para el aprovisionamiento de combustible únicamente.

Si en cualquiera de estos puertos o lugares de arribada forzosa o de aprovisionamiento se hiciera abandono de la expedición proyectada originalmente, se considerará el viaje terminado allí.

3.2 Cuando dos o más intereses contribuyentes sean de propiedad del asegurado, la responsabilidad del asegurador por avería gruesa se determinará de conformidad con la Reglas de York y Amberes de 1.974, tal como si los intereses fueran de propiedad de distintas personas, y el asegurador pagará la contribución correspondiente al buque calculada según IX.3

4 Sólo se admitirán reclamaciones al amparo de esta cláusula cuando se haya hecho el sacrificio o se hayan realizado los gastos extraordinarios para evitar un riesgo cubierto por esta póliza en relación con tal evitación o como consecuencia de ésta.

5 Cuando el buque reciba servicios de asistencia o salvamento de otro buque que sea total o parcialmente de propiedad del asegurado o que sea su armamento o esté sometido a los mismos administradores, el asegurador será responsable en virtud de esta cláusula como si el otro buque fuera de propiedad de un tercero. En tal caso la cantidad pagadora por los servicios recibidos, será determinada por un arbitro único designado de común acuerdo por el asegurador y el asegurado.

IV CLAUSULA DE COBERTURA ADICIONAL REFERENTE A LOS GASTOS Y SACRIFICIOS HECHOS POR EL ASEGURADO PARA EVITAR O AMINORAR EL SINIESTRO

1 Cuando a consecuencia de la acción de un riesgo cubierto por este seguro, el buque corra un peligro cierto de pérdida o daño, como así también cuando tal pérdida o daño hayan venido a ocurrir y, en cumplimiento del deber a su cargo, el asegurado haya hecho gastos extraordinarios o sacrificios, que sean razonables, para evitar o aminorar el siniestro contemplado por esta póliza de seguro, el asegurador indemnizará al asegurado en la medida que aquí se establece respecto de tales gastos extraordinarios y sacrificios.

Esta cláusula no se aplicará a las situaciones de avería gruesa, de asistencia o salvamento ni a los demás gastos o sacrificios con respecto a los cuales se estipule otra cosa en esta póliza de seguro.

2 La responsabilidad del asegurador en razón de esta cláusula se sumará a la responsabilidad que le incumba en virtud de las demás estipulaciones de esta póliza de seguro, pero no excederá por sí sola a una cantidad igual a la suma asegurada con respecto al buque y estará sujeta a su liquidación según IX.4

3 Las medidas que adopten el asegurado o el asegurador con el objeto de salvar, proteger o recuperar el buque que no se considerarán como renuncia o aceptación del abandono, ni perjudicarán de cualquier manera los derechos de las partes.

V COMIENZO Y FIN DE LA COBERTURA DE ESTE SEGURO

1 En el seguro por tiempo la vigencia de la póliza se extiende desde las 12 horas del día indicado como comienzo de la cobertura hasta las 12 horas del día indicado como finalización de la misma. Las horas indicadas son las que corresponden al lugar de emisión de la póliza. Si la vigencia de la póliza finaliza mientras el buque se encontrará en navegación o bien imposibilitado para llegar a su primer puerto de escala a causa de siniestro o reparando averías en puerto de escala o arribada, siendo estos infortunios a cargo del asegurador, la cobertura del seguro se prolongará hasta 24 horas después de la llegada a puerto de destino final en los dos primeros casos y hasta que las reparaciones que le devuelvan su navegabilidad, en el último, pudieran estar completadas. La prolongación de cobertura en los casos de estar el buque en navegación y no en peligro, requerirá previo aviso al asegurador. El asegurador cobrará la prima estipulada a prorrata diaria durante esa extensión del tiempo.

2 En los seguros por viaje la cobertura comienza cuando el buque leve anclas o larga sus amarras para empezar el viaje en el puerto o lugar indicado en la póliza y termina cuando el buque ancla o amarra, en condiciones de seguridad, en el puerto o lugar mencionado como fin del viaje. En los seguros por viaje, si éste se prolonga más de lo razonable por un riesgo cubierto por este seguro será de aplicación lo establecido en la cláusula 1, pero si fuera por una demora en su navegación, se requerirá el previo aviso al asegurador.

3 La venta del buque o el cambio de su armador, bandera o administración o cambio o pérdida de su clasificación o el cambio de Sociedad Clasificadora, producirán automáticamente rescisión de este contrato, salvo expresa aceptación por escrito del asegurador. Pero si el buque estuviera en tal momento en navegación, con carga a bordo o en lastre, la rescisión automática recién se operará con la llegada del buque al puerto final de descarga, o de destino si navegara en lastra. En caso de requisita del buque la rescisión automática tendrá, a los 15 días de su efecto legal. Se devolverá al asegurado la prima pagada por el resto de la cobertura, a prorrata diaria, cuando la cobertura fuera por tiempo.

4 El buque permanecerá cubierto en todo momento y lugar dentro de los límites de navegación establecidos en la póliza, así como sobre varadero o dique seco, pudiendo zarpar y navegar con o sin prácticos, efectuar viajes de prueba, recibir remolque ordinario o de asistencia y prestar servicios de asistencia para la seguridad de vidas humanas. Previo asentimiento del asegurador y sujeto al pago de una prima suplementaria también podrá prestar asistencia o salvamento, no siendo obligatorias, bajo contrato o con la expectativa de una remuneración.

5 En caso de que el buque se emplee en operaciones comerciales que impliquen la carga o descarga de mercaderías en el mar de o a otro buque (salvo que se trate de una embarcación portuaria o de aguas interiores), no responderá el asegurador por pérdidas o daños que sufra el buque ni la responsabilidad hacia otros buques, como consecuencia de tales operaciones de carga y descarga (incluyendo las operaciones de aproximación, permanencia al costado del otro buque y alejamiento), a menos que previamente se haya notificado al asegurador que el buque será empleado en tales operaciones y se hayan convenido las condiciones modificadas de cobertura y la prima adicional que éste requiera.

6 En caso de que el buque zarpe (con o sin carga) con la intención de ser (a) desguazado o (b) vendido para desguace, no podrá presentarse reclamo alguno por pérdidas o daños que sufra el buque después de dicha zarpada, a menos que se haya notificado previamente al asegurador y se hayan convenido las condiciones modificadas de cobertura, ajuste del valor asegurado y la prima adicional que éste requiera.

Nada de lo dicho en esta cláusula V.6 excluirá reclamos admisibles bajo las cláusulas II y IV.

7 Se mantendrá igualmente cubierto el buque en caso de cualquier infracción de límites de cobertura en lo que hace a la carga, navegación localidad, remolque, servicios de asistencia y salvamento o fecha de zarpada, siempre que se notifique al asegurador tan pronto se reciba la noticia de tales hechos y se hayan convenido las adecuadas condiciones de cobertura y la prima adicional que el asegurador pueda requerir.

8 El asegurador no estará obligado ni reconocerá ninguna cesión de las indemnizaciones que le corresponda pagar en virtud de la presente cobertura, a menos que haya dado su previa conformidad y se incluya por endoso a la póliza una constancia de tal cesión firmada por el asegurado, o por el cedente en caso de cesiones ulteriores, y que la póliza (incluyendo el citado endoso) le sea presentada antes del pago de siniestros o la devolución de prima bajo esta cobertura.

VI VALOR ASEGURABLE Y ASEGURADO

1 El valor asegurable del buque es el valor real de éste. Cuando las partes hayan convenido expresamente en la póliza una valuación del interés asegurable, se aplicarán las leyes establecidas en las cláusulas 4 ó 5, según se hubiere contratado.

El valor asegurable del buque comprende al casco, las maquinarias, equipos e instrumentos, así como también los repuestos y demás cosas que integran su inventario al tiempo de contratarse el seguro y sean propiedad del asegurado o éste sea responsable de su cuidado y conservación

Se incluyen el combustible y lubricantes a riesgo del asegurado.

Los elementos transitoriamente desembarcados del buque para su reparación o por otra causa, pero serán puestos a bordo nuevamente antes de la navegación, integran igualmente el valor asegurable.

2 La responsabilidad máxima del asegurador es el valor asegurable que tenga el buque inmediatamente antes del siniestro o la suma asegurada indicada en la póliza, el que sea menor, salvo las responsabilidades adicionales que resulten de esta póliza y lo previsto en las cláusulas 1 ó 5 de esta cláusula.

3 POLIZA SIN VALUACION

En adición a lo establecido en 2, cuando la póliza no contenga indicación del valor asegurable y éste resulte ser, inmediatamente antes del siniestro, superior a la suma asegurada, los reclamos serán pagados según la proporción que exista entre ambos valores. Pero si el valor asegurable resultante fuera menor, tal será el límite de la responsabilidad del asegurador.

4 POLIZA CON VALOR ASEGURABLE TASADO

El valor asegurable tasado e indicado en la póliza será conclusivo a menos que al tiempo del siniestro sea considerablemente mayor o menor en cuyo caso los reclamos serán indemnizados de acuerdo a la cláusula 3.

5 POLIZA CON VALOR ASEGURABLE DEFINITIVAMENTE CONVENIDO

Si el asegurado y el asegurador convinieran que el valor asegurable indicado en la póliza tenga carácter definitivo en caso de reclamo por pérdida total (real, presumida o virtual) o por avería particular, no estará permitido al asegurador discutirlo, salvo que pruebe el dolo del asegurado en su determinación en cuyo caso el contrato será nulo y el asegurador ganará la íntegra prima.

VII OBLIGACIONES DEL ASEGURADO

1 Sin perjuicio de las demás obligaciones que esta póliza pone a su cargo, el asegurado está comprometido al pago de la íntegra prima junto con los impuestos, tasas y gastos correspondientes, en el momento de recibir la póliza o con las modalidades que se convengan.

2 El asegurado está obligado a dar inmediato aviso al asegurador de todas las novedades referidas al buque y su navegación que puedan constituir variación o agravamiento del riesgo.

3 En caso de siniestro el asegurado deberá notificar el mismo al asegurador dentro de los 3 (tres) días hábiles de conocerlo y asimismo deberá dar intervención al consulado de la bandera del buque, más próximo, estando en puerto extranjero, dentro de los 3 (tres) días hábiles de su llegada. El incumplimiento de cualquiera de estas cargas producirá automáticamente la caducidad de todo derecho a reclamo contra el asegurador.

4 El asegurado tiene obligación de realizar todos los actos para la prevención, el aminoramiento y el rescate del buque o sus partes, respecto de los riesgos cubiertos por esta póliza según la cláusula IV y ejercitar, en la medida que fuera razonable, las acciones legales contra terceros responsables, sin necesidad de autorización e instrucción previa del asegurador, teniendo el derecho de ser indemnizado según lo establecido en la cláusula IX.4, aún cuando no tuviera éxito. El asegurado dará en todos los casos inmediato aviso al asegurador respecto a tales actos. El asegurador podrá realizar, por sí, los actos mencionados pero sin que ello libere al asegurado de las obligaciones a su cargo, ni haga presumir aceptación de abandono

5 El incumplimiento total o parcial de las obligaciones descriptas en las cláusulas 2 y 4 disminuirá la indemnización que hubiere debido pagarle el asegurador en igual medida en que la pérdida o avería, por ello, no se hubiera evitado o atenuado, o se hubiese agravado en su caso, o se hubiera perjudicado el ejercicio de acciones resarcitorias contra terceros.

VIII OBLIGACIONES DEL ASEGURADOR

1 Sujeto al procedimiento establecido en la Cláusula IX para el ajuste de las reclamaciones del asegurado, el asegurador queda obligado a pronunciarse respecto al derecho del asegurado dentro de los 30 (treinta) días de habersele presentado la información necesaria para verificar el siniestro y la extensión de la indemnización a su cargo y cuya causa sea un riesgo cubierto por esta póliza. Pero si el asegurador requiera al asegurado informaciones complementarias, tendrá 30 (treinta) días más para pronunciarse sobre el derecho de éste, desde que recibiera tales informaciones complementarias, interpretándose su silencio al vencimiento de este plazo, como aceptación del derecho del asegurado.

Las informaciones complementarias a que tiene derecho solicitar el asegurador, deberán ser aquellas que, a juicio de peritos, por su calidad y cantidad, resultarán indispensables para verificar el siniestro y fijar la prestación a su cargo. A su vez, las respuestas del asegurado a tales requerimientos de información complementaria deberán ser completas y satisfactorias. El plazo para el pago de la indemnización es de 15 (quince) días a contar de la aceptación expresa o tácita.

En los casos en que se trate de reclamaciones por la contribución en avería gruesa, los plazos indicados en los párrafos precedentes comenzarán a contarse desde la fecha en que el asegurado presente al asegurador el ajuste de tal avería gruesa

2 En todos los casos y antes de haber completado su reclamación total, podrá el asegurado pedir al asegurador adelantos a cuenta de la indemnización final que, en conjunto, no podrán exceder del 50% del perjuicio a cargo de la póliza, razonablemente estimado, para pagar reparaciones al buque. Para ello, deberá presentar las facturas de reparaciones del astillero designado con la conformidad del asegurador y, si le fuera requerido, deberá dar una garantía suficiente por la restitución de tal suma de dinero y todos sus accesorios para el caso en que no se demuestre finalmente que el siniestro es a carga del asegurador o se demuestre que lo es por un monto menor. Pero este derecho del asegurado no podrá ser ejercido si el asegurador rechazara para entonces la reclamación por ese siniestro.

El asegurador se reserva el derecho de pagar directamente al astillero el importe facturado total o parcialmente. El pago a cuenta en ningún caso supone la aceptación de responsabilidad del asegurador respecto del siniestro de que se trate

3 En los casos en que exista más de un asegurador, el asegurado tendrá el mismo derecho que establece la cláusula precedente por la estimada proporción de indemnización a cargo de cada asegurador.

IX LIQUIDACION DE RECLAMOS

1.1. PERDIDA TOTAL REAL: la pérdida total real existe cuando el buque ha sido destruido o dañado de tal manera que pierde definitivamente sus condiciones y características que tenía al momento de contratarse el seguro, y también cuando el asegurado ha sido definitivamente desposeído de la nave, siempre a causa de un riesgo cubierto.

1.2. PERDIDA TOTAL PRESUMIDA: la pérdida total presumida es aquella que resulta de la desaparición y falta de noticias del buque durante un plazo razonable, el que no excederá los términos del artículo 464 de la Ley N° 20.094, se trata de una cuestión de hecho.

1.3. PERDIDA TOTAL VIRTUAL.

1.3.1. Existe una pérdida total virtual cuando, de ser ello posible, los gastos para recobrar o reparar el buque a causa de un siniestro originado en un riesgo cubierto, fueran iguales o superiores a $\frac{3}{4}$ partes del valor asegurable que resulte de la fórmula utilizada para contratar. Especialmente existe una pérdida total virtual cuando:

1.3.1.1. El asegurado haya perdido la posesión del buque por efecto de un riesgo cubierto por el seguro, resultando improbable su cobro.

1.3.1.2. En los casos de daños al buque, cuando por efecto de un riesgo cubierto por el seguro, ha sido averiado hasta el punto de que el costo de la reparación del daño igualará o excediera a $\frac{3}{4}$ partes del valor asegurable, según lo dicho más arriba.

Al estimar el costo de las reparaciones se agregará la proporción a cargo del buque en los gastos de salvamento y recuperación (con exclusión de cualquier desembolso cuya indemnización se reclame separadamente en virtud de este seguro), y las contribuciones en avería gruesa que estaría a cargo del buque.

1.3.2. En caso de pérdida total virtual, el asegurado podrá optar por ejercitar la acción de abandono o la acción de avería.

2 AVERIAS PARTICULARES

2.1. Las averías particulares serán indemnizadas tomando en cuenta el infraseguro que resultara de la fórmula utilizada para contratar el seguro, comparando la suma asegurada con el valor asegurable, el valor asegurable tasado o el valor asegurable definitivamente convenido, según sea el caso.

No se harán deducciones del viejo a nuevo

2.2. El asegurador indemnizará al asegurado sus desembolsos por el costo razonable de la reparación de las averías por las que este seguro responda la que deberá ser llevada a cabo por el asegurado inmediatamente, si al siniestro ha disminuido la navegabilidad del buque.

2.3. En todos los casos la postergación de las reparaciones sólo será permitida, si existe acuerdo entre el asegurado y el asegurador en cuanto que el buque no haya disminuido su navegabilidad, pero éste no pagará al asegurado un valor más elevado que el costo razonable de la reparación llevada a cabo en un plazo de tres meses a contar del siniestro, en su valor nominal.

2.4. Si al vencimiento del plazo de vigencia de este seguro, el buque no hubiera sido todavía reparado, el asegurador indemnizará al asegurado el estimado costo razonable de las reparaciones como si hubieran realizado en las oportunidades indicadas en IX.2.2 o IX.2.3, en su caso.

2.5. Si el buque fuera vendido durante la vigencia de este seguro, el asegurador solo indemnizará al asegurado por la depreciación sufrida por el buque a causa de tales averías en la medida real y efectiva en que su precio fue disminuido por no estar reparadas. Pero tal indemnización no superará: a) ni al costo estimado de la reparación, según IX.2.2 o IX.2.3.; b) ni tampoco a la depreciación que por la misma causa tuvo la nave inmediatamente después del siniestro, depreciación que, a estos efectos, resultará de comparar el valor sano o el valor asegurable (el que sea menor) con su valor en estado de avería; pero sujeto tal valor de depreciación al infraseguro que existiera en razón de la modalidad con que se contrató el seguro.

2.6. En ningún caso el asegurador indemnizará averías particulares no reparadas cuando acepto un reclamo por pérdida total del buque.

2.7. El asegurador no será responsable del rasqueteo, arenado y otra reparación de superficie o pintura de chapas del casco, con excepción de:

2.7.1. El arenado y/u otra preparación de la superficie de las nuevas chapas para casco, en tierra y aplicación allí de la pintura especial que se coloca después de aquella operación

2.7.2. Rasqueteo y/u otra preparación de superficie de:

2.7.2.1. Costura o área de las chapas inmediatamente adyacentes a cualquier chapa o chapas renovadas o recolocadas, que se hubieran dañado durante el curso de la soldadura y/o reparación

2.7.2.2. Área de chapas dañadas durante el curso de enderezado, sea en su lugar o en tierra

2.7.3. La provisión y aplicación de la primera capa de la pintura base/anticorrosiva de aquellas áreas mencionadas en 2.7.1 y 2.7.2

El costo de lo indicado en 2.7.1, 2.7.2 y 2.7.3 formará parte del costo razonable de las reparaciones de chapas del casco dañadas a causa de un riesgo cubierto por esta póliza.

2.8. El costo de poner el buque en dique seco, al sólo efecto de la inspección de fondos en un plazo razonable después de la varadura, será indemnizado por el asegurador, se descubran averías o no.

2.9. Cuando el buque se encuentre en puerto o lugar donde las reparaciones definitivas de averías cubiertas por esta póliza no puedan ser llevadas a cabo, las reparaciones provisionales necesarias para permitirle llegar a otro puerto donde se puedan reparar eficazmente, serán pagadas por el asegurador. También será a cargo del asegurador el costo de hacer el viajar al buque a ese puerto, incluyendo la tripulación, combustibles, aceites y demás gastos necesarios. Esta regla es igualmente aplicable a los viajes de prueba a consecuencia de reparaciones de averías que sean a cargo de esta póliza, pero solamente mientras el buque este haciendo tales viajes de prueba
Si el buque tomara carga en el primer puerto o lugar, la ganancia neta producto de tal transporte se deducirá de los pagos adicionales que son a cargo del asegurador según este número

2.10. Cuando el buque deba, necesariamente, ser puesto en dique seco para ser reparado por averías causadas por riesgos cubiertos por esta póliza, el asegurado tendrá derecho a hacer reparaciones o trabajos por su cuenta, y los gastos de poner y sacar el buque del dique así como de su permanencia en él serán a cargo del asegurador, pero estos últimos solo por el plazo necesario para ejecutar las reparaciones correspondientes al siniestro indemnizable por esta póliza.

Pero si al momento de ingresar al dique el buque estuviera también obligado a ello para renovar sus certificados o para hacer trabajos necesarios para mantener su navegabilidad, los gastos de llevarlo, ponerlo y sacarlo del dique se dividirán por mitades entre el asegurador y el asegurado, así como los de permanencia en el dique, limpieza y desgasificación, se distribuirán entre ellos en proporción al tiempo incurrido para cada uno de tales propósitos.

2.11. El asegurador tendrá derecho a elegir el puerto al que deberá enviarse el buque para entrar a dique o para su reparación (el gasto real adicional del viaje llevado a cabo para cumplir el requerimiento del asegurador, será reembolsado al asegurado); así mismo el asegurador tendrá derecho a veto por lo que se refiere al lugar de la reparación o de la firma encargada de llevar a cabo la misma.

Además, el asegurador tendrá derecho a solicitar o requerir se soliciten presupuestos adicionales a los obtenidos por el asegurado para la reparación del buque. Cuando un presupuesto así solicitado sea aceptado por el asegurado y tenga la aprobación del asegurador, será hecha una bonificación al asegurado a razón del 30% anual sobre la suma asegurada y por el tiempo insumido entre la comunicación de solicitud de tal presupuesto y la aceptación del mismo, con la limitación de que tal tiempo sea el exclusivamente perdido como resultado de la solicitud del presupuesto y en el buen entendido que el presupuesto sea aceptado sin demora, después de recibir la aprobación del asegurador.

Contra la bonificación hecha al asegurado, según se acaba de indicar, se reducirán las sumas de dinero recobradas del asegurador respecto del combustible, provisiones, salarios y manutención del capitán, oficiales y tripulación o cualquier miembro de ella, incluyéndose sumas de dinero bonificadas en avería gruesa y por cualquier suma recuperada de terceros, en relación a perjuicios por detención y/o pérdidas de beneficios y/o por gastos ordinarios corriendo por el periodo cubierto por la bonificación arriba indicada por presupuestos o cualquier parte de aquel.

Cuando una parte del costo de las reparaciones de averías, que no se trate del deducible fijo no resultará recuperable del asegurador, la bonificación será reducida en la misma proporción.

En caso de que el asegurado no cumpliera con las estipulaciones de esta cláusula se le hará una deducción del 15% de su reclamación recuperable bajo esta póliza.

3 AVERIA COMUN O GRUESA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO.

La indemnización por contribución a la avería gruesa se obtendrá aplicando a la suma asegurada el porcentaje de contribución establecido en la liquidación, pero la suma asegurada será previamente disminuida en las averías particulares ocurridas en el viaje, que sean recobrables de esta póliza.

Además se tendrá en cuenta el infraseguro que pudiera resultar de la forma de contratación de este seguro.

Esta indemnización no podrá exceder del importe de la contribución que adeude el buque en la liquidación de avería gruesa.

Tratándose de sacrificios al buque, el asegurador indemnizará previamente los mismos al asegurado, subrogándose en su derecho de repetir de los demás consortes cuando corresponda de acuerdo al ajuste de avería gruesa que se practique.

No se hará deducción de "viejo a nuevo" sobre los sacrificios al buque.

Las mismas reglas se aplicaran en los casos de asistencia y salvamento.

4 GASTOS Y SACRIFICIOS PARA EVITAR O AMINORAR EL SINIESTRO

4.1. Los gastos y sacrificios del asegurado, a que se refiere la cláusula IV serán recobrables del asegurador en la proporción de ellos que resulte de comparar la suma asegurada con el valor sano que tuviera el buque antes de que fueran emprendidos o con el valor asegurable definitivamente convenido en la póliza (según corresponda a la fórmula de contratación), el que sea mayor (infraseguro)

4.2. Tratándose de un caso de pérdida total reconocida por el asegurador sin que medie abandono aceptado por éste, el asegurado solo tendrá derecho a recobrar los gastos y sacrificios a que se refiere la cláusula IV.1., y que anteriores a la pérdida total en la medida que resulte de restar de ellos el valor de los restos del buque que el asegurado haya conservado para sí, y de aplicar a ese saldo la proporción indicada en IX.4.1

4.3. Por último, si tales gastos y sacrificios hubieran tenido por objeto beneficio al buque como a otros intereses y la falta de éxito no habilitará una liquidación de avería gruesa, la responsabilidad del asegurador que hubiera admitido una pérdida total. Sin abandono, será establecida como en IX.4.2 sobre la medida en que estos gastos se hubieran incurrido en relación al buque.

4.4. Los gastos del asegurado para responsabilizar a terceros y recobrar de ellos los perjuicios sufridos, le serán indemnizados según la cláusula IX.4.1.

5 ABANDONO AL ASEGURADOR (DEJACION)

5.1. El abandono del buque solamente puede ser hecho al asegurador en los casos de pérdida total (Cláusula IX.1.1 y IX.1.3).

5.2. El abandono del buque transmite la propiedad de éste o de sus restos al asegurador, pero no comprende el flete.

5.3. En todos los casos en los que el abandono es procedente, el asegurador puede optar entre aceptarlo y pagar al asegurado la total indemnización por la pérdida total ocurrida y cualquier otra indemnización adicional según esta póliza o rechazarlo e indemnizar de cualquier manera al asegurado, sin transferencia de la propiedad del buque o de sus restos.

X DEDUCIBLES

Salvo en los casos de pérdida total, de sacrificios y gastos del asegurado (según cláusula IX.4) y de inspección (que sea razonable) del casco, posterior a una varadura, las reclamaciones del asegurado por cada siniestro o serie de siniestros directamente conexos entre sí, incluida la cláusula sobre colisión, estarán sujetas al deducible estipulado en la póliza.

Los reclamos por pérdidas o daños causados por mal tiempo, que ocurran durante una única travesía entre dos puertos sucesivos serán considerados como debidos a un solo accidente. En el caso de que dicho mal tiempo se extienda durante un periodo no completamente cubierto por este seguro, el deducible aplicable a la parte del reclamo indemnizable por el presente, será una parte proporcional del deducible establecido más arriba, igual a la que el número de días de mal tiempo que corresponda al periodo de tal siniestro, guarde con el total de días de mal tiempo habidos durante la referida travesía.

La expresión "mal tiempo" en el párrafo precedente será interpretada como incluyendo en la cobertura si hubiera contacto con hielo.

Por aplicación del principio de subrogación, las reclamaciones no recobrables de esta póliza, el monto deducible y sus accesorios legales integran el derecho del asegurado de repetir contra terceros responsables del perjuicio, juntamente con el asegurador en pie de igualdad y en proporción de sus respectivos créditos, tanto por capital como por intereses.

XI DEVOLUCIONES POR AMARRÉ Y RESCISIÓN UNILATERAL O POR ACUERDO DE PARTES, EN POLIZAS POR PERIODO

1 Se harán las siguientes devoluciones al fin de la cobertura:

1.1. Devoluciones mensuales a prorrata por cada mes de seguro no iniciado, si el seguro se cancela por acuerdo entre las partes. La rescisión unilateral se rige por la cláusula de rescisión.

1.2. Por cada periodo de 30 días consecutivos en que el buque haya estado en amarre en un puerto o zona de amarre, siempre que tal puerto o zona sean probados por el asegurador.

Los porcentajes serán establecidos en esta póliza y según éste el buque en reparación o no.

Si el buque se encuentra en reparación durante solo parte del periodo por el que puede reclamarse una devolución, la misma se calculará proporcionalmente a los días que respectivamente correspondan al amarre en reparaciones o no.

2 Todo esto sujeto a que:

2.1. No se haya producido durante el periodo de vigencia de este seguro o de cualquier extensión del mismo, la pérdida total del buque, sea por riesgo cubiertos o no.

2.2. En ningún caso se admitirá devolución cuando el buque se encuentre en amarre en aguas expuestas o desprotegidas, o en puerto o en zona de amarre no aprobadas por el asegurador. Pero cuando se considere que esta zona es vecina al puerto o zona de amarre aprobados, el asegurador acepta que los días

durante los que el buque esté en amarre en la misma, se sumen a los que esté en el puerto o zona aprobados, para calcular de esta manera un periodo de 30 días consecutivos, correspondiendo la devolución por la proporción del periodo en que el buque estuvo realmente amarrado en el puerto o zona de amarre aprobados.

2.3. Las operaciones de carga o descarga o la presencia de carga a bordo no invalidarán las devoluciones, pero no se admitirán devoluciones por periodos durante los que el buque se utilice para depósito de carga o con fines de alijo.

2.4. En caso de cualquier modificación de la prima anual, el monto a devolver sufrirá el ajuste que corresponda.

2.5. En caso de cualquier devolución recuperable bajo esta cláusula XI, que se base en 30 días consecutivos que abarquen coberturas sucesivas efectuadas por el mismo asegurado, el asegurador sólo será responsable por un importe calculado a prorrata de las tasas a que hace referencia el punto XI.1.1.2, para el número de días que caigan dentro de la vigencia de esta póliza, y a los que realmente corresponda una devolución.

Este periodo superpuesto correrá, a opción del asegurado, ya sea desde el primer día en que el buque fue puesto en amarre o desde el primer día de un periodo de 30 días consecutivos, según lo establecido en el ítem XI.1.1.2 o XI.2.2.2, precedentes.

XII CLAUSULA DE RESCISION

No obstante el plazo estipulado, cualquiera de las partes tendrá derecho a rescindir este seguro sin expresar causa.

Si el asegurador ejerce esta facultad, deberá dar un preaviso al asegurado no menor de 15 días, plazo que se prorrogará hasta 24 horas de la llegada del buque al primer puerto de escala, si el asegurado así lo solicita.

DEVOLUCIONES POR RESCISION

Si el asegurador ejerce la facultad de rescindir unilateralmente el contrato de seguro, deberá reembolsar la prima proporcional por el plazo no corrido; si es el asegurado quien opta por la rescisión, el asegurador tendrá derecho a la prima devengada por el tiempo transcurrido según la tarifa de corto plazo.

Cuando la rescisión se efectúa por acuerdo de partes, el asegurador efectuará devoluciones mensuales de primas netas a prorrata por cada mes de seguro no iniciado.

Cuando la rescisión fuese con causa, se aplicará la solución prevista para ese supuesto por la Ley o por este contrato.

XIII COBERTURAS ADICIONALES POR DESEMBOLSOS, ETC.

1 De acordado las partes en este contrato de seguro, podrán otorgarse las siguientes coberturas adicionales.

Aceptadas por el asegurador, el asegurado no podrá contratar otras de igual clase con otro asegurador bajo pena de nulidad de esta póliza, ganando el asegurador la totalidad de las primas resultantes de la misma

1.1. DESEMBOLSOS COMISIONES DE ADMINISTRADORES, BENEFICIOS O VALOR EXCESO O INCREMENTADO DE CASCO Y MAQUINARIA: una suma que no supere el 25% de la suma aquí asegurada.

1.2. FLETE, FLETE DE FLETAMENTO O FLETE ANTICIPADO, ASEGURADO POR TIEMPO: una suma que no supere el 25% de la suma asegurada, menos cualquier suma que se asegure por cualquier concepto bajo el ítem XIII.1.1.

1.3. FLETE O FLETE DE FLETAMENTO, EN CONTRATOS POR VIAJE: una suma que no supere el flete o flete de fletamento bruto correspondiente al pasaje actual de la carga y el que lo suceda (este seguro incluirá, si se requiriese, un tránsito preliminar e intermedio en lastre) más los gastos de seguro. En caso de un fletamento por viaje en el que el pago se haga por tiempo, la suma permitida para el seguro se calculará sobre la duración estimada del viaje, con sujeción a la limitación de dos tránsitos con carga tal como se establece aquí. Toda suma asegurada en el ítem XIII.1.2 se tomará en cuenta y solo podrá asegurarse la suma que exceda, la que se reducirá a medida que se anticipe o gane el flete o flete de fletamento, tomándose para esta reducción el importe bruto anticipado o ganado.

1.4. FLETE ANTICIPADO SI EL BUQUE ZARPA EN LASTRE Y NO BAJO FLETAMENTO: una suma que no supere el flete bruto anticipado sobre el próximo tránsito con carga, estimándose razonablemente esta suma sobre la base del tipo corriente de flete vigente al momento del seguro más los gastos de seguro. Toda suma asegurada bajo el ítem XIII.1.2, deberá tomarse y sólo podrá asegurarse el excedente de ella.

1.5. FLETAMENTO POR TIEMPO O FLETAMENTO POR UNA SERIE DE VIAJES: una suma que no supere el 50% del flete de fletamento bruto que se ganará bajo el fletamento durante un lapso no superior a 18 meses.

Se tomará en cuenta toda la suma asegurada bajo el ítem XIII.1.2 y sólo podrá asegurarse el excedente sobre ella, el que se reducirá a medida que el fletamento se anticipe o gane bajo el contrato; tal reducción se calculará al 50% de los importes brutos anticipados o ganados, pero la suma asegurada no necesitará reducirse, en tanto al total de los importes asegurados bajo los ítem XIII.1.2. y XIII.1.5. no supere el 50% del flete bruto aún por ganar bajo el fletamento.

Puede iniciarse un seguro bajo esta sección a partir de la firma del contrato de fletamento

1.6. PRIMAS: una suma que no supere las primas reales sobre todos los intereses asegurados por un lapso que no supere los 12 meses (excluyendo las primas aseguradas bajo las secciones precedentes pero incluyendo, si se requiriese, las primas o cuotas estimadas por cobertura de Protección e Indemnidad o seguro de guerra, etc.), reduciéndose mensualmente a prorrata.

1.7. DEVOLUCIONES DE PRIMA: una suma que no supere las devoluciones reales permisibles bajo cualquier seguro, pero que no se recuperaran bajo los mismos en caso de pérdida total del buque, sea por riesgos cubiertos por otros.

1.8. SEGURO CONTRA CUALQUIERA DE LOS RIESGOS EXCLUIDOS POR LA CLAUSULA I.5.1 a I.5.9: es condición de esta cobertura que ni el asegurado, armadores, administradores o acreedores hipotecarios podrán contratar, durante la vigencia de este seguro, una cobertura sobre ninguno de los intereses enumerados en los anteriores ítems XIII.1.1 a XIII.1.7 en exceso de los importes que en ellos se autorizan, ni tampoco seguro alguno que incluya la pérdida total del buque con la póliza como única prueba del interés asegurable, en condiciones "todo interés admitido" o con sujeción a otras condiciones similares.

Se conviene que una infracción a esta condición no otorgará al asegurador defensa alguna frente a un reclamo presentado por un acreedor hipotecario que haya aceptado el seguro sin conocer tal infracción.

-oOo-