

**UNIVERSIDAD DE COSTA RICA**

**Sede Rodrigo Facio**

**Facultad de Derecho**

**Área de Investigación**



**Proyecto final de graduación**

**para optar por el grado de Licenciada en Derecho titulado:**

**“EL CONTRATO DE SEGURO DE TRANSPORTE  
MARÍTIMO DE MERCANCÍAS”**

**Laura Guillén Araya**

**A32359**

**Noviembre 2012**



05 de abril del 2013  
FD-AI-0521-13

Doctor  
Daniel Gadea Nieto  
Decano  
Facultad de Derecho

Estimado Decano:

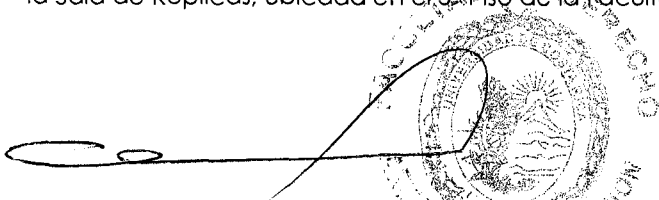
Para los efectos reglamentarios correspondientes, le informo que el Trabajo Final de Graduación (categoría Tesis), del (la) estudiante (s): **Laura Guillen Araya, carné A32359**, denominado: **"El contrato de Seguro de Transporte Marítimo de Mercancías"**, fue aprobado por el Comité Asesor, para que sea sometido a su defensa final. Asimismo, el suscrito ha revisado los requisitos de forma y orientación exigidos por esta Área y lo apruebo en el mismo sentido.

Igualmente, le presento a los (as) miembros (as) del Tribunal Examinador de la presente Tesis, quienes firmaron acuso de la tesis (firma y fecha) de conformidad con el Art. 36 de RTFG que: **"EL O LA ESTUDIANTE DEBERA ENTREGAR A CADA UNO DE LOS (AS) MIEMBROS (AS) DEL TRIBUNAL UN BORRADOR FINAL DE SU TESIS, CON NO MENOS DE 8 DIAS HABILES DE ANTICIPACION A LA FECHA DE PRESENTACION PUBLICA"**.

**Tribunal Examinador**

<b>Informante</b>	Dr. Víctor Pérez Vargas
<b>Presidente</b>	Lic. Francisco Chacón Bravo
<b>Secretaria</b>	Licda. Marcela McHugh Mata
<b>Miembro</b>	Licda. Sofía Cordero Molina
<b>Miembro</b>	Lic. Miguel Zamora Acevedo

Por último, le informo que la defensa de la tesis es el **22 de abril del 2013**, a las **06:00 pm**, en la Sala de Réplicas, ubicada en el 5º Piso de la Facultad de Derecho, **Sede de Rodrigo Facio**.

  
Andrés Montejo Morales  
**DIRECTOR**

San José, 10 de Enero de 2013

Señor Profesor Andrés Montejo  
Director del Área de Investigación  
Facultad de Derecho  
U.C.R.  
Pte.

Estimado Señor:

Tengo el gusto de comunicarle que he terminado la revisión del trabajo final de graduación de la egresada **Laura Guillén Araya**, titulado **EL CONTRATO DE SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS**.

A partir de una exposición histórica del desarrollo de los seguros en Costa Rica la autora nos proporciona un panorama de la evolución del tema hasta llegar a la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, la que viene a llenar muchos vacíos de la legislación anterior, con la cual se flexibilizan las disposiciones y se protege al asegurado como consumidor, la parte más débil de la contratación, recordando que se trata de contratos de adhesión y que los posibles consumidores de un contrato de seguro de transporte de carga marítima, por lo general, cuentan con pocos conocimientos técnicos con respecto al tema.

La tesis brinda un marco conceptual con base en la doctrina sobre los contratos de seguros de transporte marítimo.

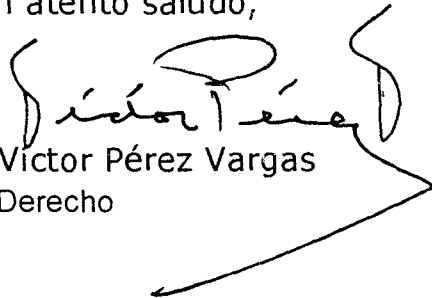
Un aspecto relevante y que recalca la autora con respecto a la nueva ley que regirá los contratos de seguros de transportes marítimos de mercancías, es que no solo da armas dentro de sí misma para que el interesado en transportar encuentre protegidos sus bienes patrimoniales y pueda ejercer las medidas necesarias ante cualquier problema, conflicto o inconveniente, sino que incluye de forma amplia y contundente el carácter imperativo de su normativa, pues indica en qué casos se debe aplicar supletoriamente la regulación dictada en el Código de Comercio y del Código Civil, acción que refleja claramente la protección del consumidor y la pretensión de llenar posibles lagunas legales.

En algunos aspectos tal vez tenemos opiniones divergentes: por ejemplo, a mi juicio, la reducción del plazo para el ejercicio de la carga de aviso del siniestro es perjudicial para el asegurado. Sin embargo, es

innegable que la exposición es muy completa. La tesis está muy bien sistematizada y constituye un valioso aporte.

Por las razones expuestas y por cumplir los requisitos correspondientes, es un gusto para mí otorgarle la aprobación, sin reservas, para que pueda pasar a su etapa de réplica.

Reciba un atento saludo,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Víctor Pérez Vargas'. The signature is stylized with a large initial 'V' and a long horizontal stroke extending to the right.

Profesor Víctor Pérez Vargas  
Doctor en Derecho  
Director

San José, 7 de enero de 2013


**Señor Profesor Andrés Montejo**  
**Director del Área de Investigación**  
**Facultad de Derecho**  
**U.C.R.**

**Estimado Señor:**

Por medio de la presente hago constar que revisé la tesis de la estudiante Laura Guillén Araya, quien me ha presentado un trabajo final de graduación muy completo, en el cual se detallan analíticamente todos los aspectos relevantes del **Contrato de Seguro de Transporte Marítimo de Mercancías**, sin lugar a dudas el trabajo demarca la pauta entre la utilización de la póliza como único elemento para el contrato de seguro de transporte y la diferencia práctica que se denota cuando se comienza a reglar por medio de una normativa específica.

De forma tal que, sin reserva alguna, es un gusto para mí otorgarle la aprobación de su tesis, para que pueda replicarla.

Saludos cordiales,

  
Profesor Francisco Chacón Bravo  
Licenciado en Derecho

Lector

Ciudad universitaria, Rodrigo Facio, 18 de enero de 2013.

Dr. Andrés Montejo  
Director del Área de Investigación  
Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica

S. D.

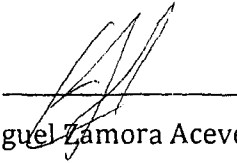
Estimado Director.

El suscrito, en mi calidad de Lector del trabajo Final de Graduación titulado **“El contrato de seguro de transporte marítimo de mercantías”**, desarrollado por la postulante Laura Guillén Araya, hace de su conocimiento que tal investigación ha sido objeto de estudio y al efecto se ha llegado a la conclusión de que cumple con los requisitos formales y de fondo exigidos para su correspondiente señalamiento de réplica y defensa pública de la misma.

El trabajo de marras constituye un aporte relevante a la ciencia jurídica costarricense al ofrecer un punto de vista importante sobre el tratamiento y aplicación del contrato de seguros en el área marítima, además de ser un tema novedoso y de gran importancia práctica hoy en día.

Por tales razones, solicito se proceda con la comunicación respectiva de la hora y fecha para la defensa oral y pública de la tesis indicada.

Con todo respeto y consideración se suscribe,

  
Miguel Zamora Acevedo  
Licenciado en Derecho

Lector

14 de enero del 2013

Señores  
Universidad de Costa Rica

Estimados señores:

La estudiante Laura Guillén Araya, carné A32359, me ha presentado, para revisión de estilo, el proyecto final de graduación titulado **El contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías**, para optar por el grado de Licenciatura en Derecho.

He revisado y corregido los aspectos referentes a estructura gramatical, acentuación, ortografía, puntuación y vicios de dicción que se trasladan al escrito.

Por lo tanto, considero que, en estos aspectos, dicho documento se encuentra listo para ser presentado a la Universidad como trabajo de graduación.

Atentamente,



Licda. Ginette Fonseca Vargas  
Carné: 10993  
Colegio de Licenciados y Profesores en Artes y Letras

A mami, a Uba, a Mike...



## **Agradecimiento**

A Dios, por permitirme vivir este momento y todos los demás que han sido y serán, porque los considera necesarios para mí; por haberme despertado para seguir adelante con una fuerza que no creí tener y por nunca, nunca, dejarme sola.

A mi mamá, porque gracias a ella estudié, trabajé y me superé. Porque me dio absolutamente todo lo que tenía para que yo pudiera llegar hasta aquí. Lo que hizo por mí es la muestra más grande del amor desinteresado y sincero que me da todos los días sin importar cuántas canas le haya sacado. Este logro es tuyo mami, no mío, disculpa la tardanza.

A Uba, mi segunda mamá, por quererme tanto que me hace darme cuenta de todas las cosas bellas que hay en el mundo y que me impulsan a seguir adelante aunque el camino esté lleno de obstáculos. Gracias Ubita por ser un gran ejemplo en mi vida.

A Mike, por renovarme, por enseñarme y darme tanto, por hacer ver en mí un ser humano bueno, por creer que en mí está la fuerza para todas las cosas que quiero y por seguir iluminando mi camino con su hermosa sonrisa en todos los momentos de mi vida..

A don Víctor Pérez, por ser excelente profesor y guía académico en tan importante proyecto, por su atención, por el tiempo que invirtió y por la ayuda que me brindó para que el presente trabajo fuera excelente.

A los lectores de tesis y a los miembros del Tribunal, por formar parte de este logro.

*"El seguro se bautizó con agua de mar"*

Desconocido

## ÍNDICE

Dedicatoria.....	vi
Agradecimiento.....	vii
Epígrafe.....	viii
Tabla de abreviaturas .....	xvi
Resumen.....	xvii
Ficha bibliográfica.....	xix
Introducción.....	1
Objetivos.....	4
Hipótesis.....	5
Metodología.....	6
Estructura de la Investigación.....	7
TÍTULO I: ASPECTOS GENERALES DEL CONTRATO DE SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS. ....	8
CAPÍTULO I: Orígenes del Contrato de Seguro de Transporte de Mercancías ....	8
Sección a): La Edad Antigua. ....	8
Sección b): La Edad Media. ....	10
Sección c): La Edad Moderna. ....	11
Sección d): La Edad Contemporánea. ....	12
CAPÍTULO II: Normativa jurídica .....	14
Sección a): Marco Jurídico Costarricense. Progresión histórica en materia de legislación sobre seguros desde 1841 hasta el 2011.....	14
a. Análisis de la historia del contrato de seguros a partir de 1841.....	14
a.1 Ley de Bases y Garantías de 1841.....	14
a.2 El Código de Comercio de 1853.....	15
a.3 Decreto XII del 4 de setiembre de 1879 y Código de Comercio de 1888.....	18
a.4 Proyecto de Seguros contra incendios de Felipe Gallegos.....	20
a.5 Proyecto de Ley sobre Seguros de 1914.....	21

a.6 Ley de Seguros, N°11 del 2 de octubre de 1922.....	25
Sección b): Marco Jurídico Costarricense. Actualidad, 2011-2012.....	30
b1. Ley Reguladora Del Contrato De Seguros, N° 8956 del 2011.....	31
b.2. Regulación Normativa Internacional.....	32
CAPÍTULO III: Conceptualización, caracteres básicos y naturaleza del Contrato de Seguro de Transportes Marítimo.....	32
Sección a): Concepto y clasificación. ....	32
a.1) Seguro Marítimo de carácter amplio.....	35
a.2) Seguro Marítimo de carácter restringido. ....	35
Sección b): Características del Contrato de Seguro de Transporte Marítimo....	36
b.1) Características comunes. ....	36
b.1.1) Carácter indemnizatorio. ....	36
b.1.2) Contrato de Empresa. ....	38
b.2) Características específicas. ....	38
b.2.1) Mercantilidad del contrato. ....	38
b.2.2) Contrato de máxima buena fe. ....	39
b.2.3) Amplitud de la buena fe. ....	40
Sección c): Naturaleza Jurídica. ....	41
c.1) Es un contrato principal. ....	42
c.2.) Es un contrato bilateral. ....	42
c.3) Es un contrato oneroso. ....	42
c.4) Es un contrato aleatorio. ....	42
c.5) Es un contrato solemne o formal. ....	43
c.6) Es un contrato consensual. ....	43
c.7) Es un contrato de ejecución continuada. ....	44
c.8) Es un contrato de adhesión. ....	44
c.9) Es un contrato típico. ....	46

CAPÍTULO IV: Clases de seguro marítimo.....	46
Sección a): El seguro de casco ("Hull Insurance"), también conocido como seguro sobre el buque o seguro sobre la nave.....	47
Sección b): El seguro de flete marítimo ("Freight Insurance") .....	47
Sección c): El seguro de transporte de mercancías ("Cargo insurance") .....	48
Sección d): El seguro de responsabilidad ("Liability Insurance") .....	49
Sección e): El seguro de beneficio esperado o beneficios probables.....	49
Sección f) El seguro de las primas.....	49
TÍTULO II: ELEMENTOS DEL CONTRATO.....	50
CAPÍTULO I: Elementos Esenciales.....	50
Sección a): Elementos subjetivos.....	50
a.1) Asegurador y entidad aseguradora.....	50
a.2) Asegurado y tomador.....	50
a.3) Beneficiario.....	52
a.4) Agente.....	53
a.5.) Corredor.....	53
a.6) El reasegurador.....	54
Sección b): Elementos objetivos.....	54
b.1) El consentimiento de las partes.....	54
b.2) El interés asegurable. ....	55
b.3) Riesgo asegurable.....	58
1. Características del riesgo.....	60
1.1. Incierto o aleatorio.....	60
1.2. Posible.....	60
1.3. Concreto.....	60
1.4. Lícito. ....	60
1.5. Fortuito.....	62

1.6. Debe existir al momento del contrato.....	62
1.7. Debe ser técnicamente idóneo.....	62
1.8. De contenido económico.....	62
2. Peligros o riesgos asegurables: .....	62
2.2. Accidentes menores .....	64
2.3. Riesgos sociales y políticos.....	65
3. Riesgo objetivo.....	66
3.1 Riesgo subjetivo.....	68
b.4) La prima del seguro.....	68
b.4.1) Prima pura o de riesgo.....	70
b.4.2) Prima de inventario.....	70
b.4.3) Prima comercial o de tarifa.....	70
b.5) La obligación del asegurador.....	73
Sección c): Elemento formal.....	75
c.1) La póliza.....	75
c.1.1) Póliza nominativa.....	78
c.1.2) Póliza a la orden.....	78
c.1.3) Póliza al portador.....	79
c.2. Elementos comunes a las pólizas.....	79
c.2.1. El encabezamiento.....	79
c.2.2. Cláusula de exposición o preámbulo.....	79
c.2.3. Cláusula de operatividad.....	79
c.2.4. Cláusula de la firma.....	79
c.2.5) Condiciones.....	80
c.2.5.1) Condiciones previas.....	80
c.2.5.2) Condiciones subsiguientes.....	80
c.3. Modalidades de contratación de pólizas.....	80

c.3.1. Póliza Cerrada.....	80
c.3.2. Póliza Abierta de Declaraciones.....	81
c.4. Tipos de póliza aplicables al seguro de transportes.....	81
c.4.1. Póliza sencilla o por viaje.....	81
c.4.2. Póliza flotante.....	82
c.4.3. Póliza a término.....	82
c.4.4. Póliza anual.....	82
c.5. Requisitos formales y obligatorios de la póliza.....	82
c.6. Preceptos relevantes en las pólizas.....	84
Sección d): Cobertura.....	86
d.1. Coberturas básicas en el seguro de transporte de carga marítima de mercancías.....	87
d.1.1. Cobertura A: Todo riesgo.....	88
d.1.2. Cobertura C: Riesgo nombrado.....	91
d.1.3. Cobertura F: Todo riesgo para productos perecederos congelados y/o refrigerados.....	92
d.1.4. Cobertura G: Riesgo nombrado para productos perecederos congelados y/o refrigerados.....	93
d.2. Coberturas adicionales.....	94
d.2.1. Cobertura D: Guerra.....	94
d.2.2. Cobertura E: Huelga.....	94
d.3 Cobertura. Riesgos Excluidos.....	94
d.4. Duración de la cobertura.....	100
TÍTULO III: EJECUCIÓN Y FINALIZACIÓN DEL CONTRATO.....	103
CAPÍTULO I: Obligaciones de las partes.....	103
Sección a): Deberes y obligaciones del asegurado.....	103
a.1. Deber de comunicar, declarar y actualizar la información.....	103
a. 2. Obligación de mantener el riesgo.....	106

a.3. Deber de pagar la prima.....	108
a.4. Deber de notificar la ocurrencia del siniestro.....	108
a.5. Deber de demostrar la ocurrencia del siniestro.....	109
a.6. Deber de presentar reportes.....	109
a.7. Otros deberes.....	110
Sección b): Deberes y obligaciones del asegurador.....	110
b.1. Deber de informar al asegurado sobre las condiciones básicas de la póliza.....	111
b.2. Deber de redactar cláusulas justas y adecuadas.....	112
b.3. Deber de asumir el riesgo.....	114
b.4. Deber de indemnizar (cuando el siniestro ha ocurrido) .....	117
CAPÍTULO II: El consumidor de seguros.....	119
Sección a): Derecho a la educación.....	119
Sección b): Derecho a la información.....	120
Sección c): Derecho de Representación.....	121
Sección d): Derecho a la Protección de Intereses.....	122
Sección e): Actualidad. Seguros vs Derechos del consumidor.....	123
CAPÍTULO III: Nulidad en el contrato de seguro de transportes marítimo de mercancías.....	124
Sección a): Generalidades.....	124
Sección b): Nulidad absoluta.....	124
Sección c): Causales de nulidad.....	127
c.1. Por falta de interés.....	127
c.2. Por falsedad en la declaración del tomador, del asegurado o del asegurador.....	127
c.3. Por renuncia de las disposiciones prohibitivas. ....	127
c.4. Por ilicitud.....	128



c.5. Por daño conocido.....	128
c.6. Nulidad en caso de doble seguro.....	128
CAPÍTULO IV: Finalización del contrato.....	128
Sección a): Formas de finalizar el contrato. ....	128
a.1. El asegurado da por terminado el contrato anticipadamente.....	129
a.2. Desaparición del riesgo.....	130
a.3. Agravación del riesgo.....	130
a.4. Omisión de notificación por parte del asegurado.....	131
a.5. Pluralidad de contratos de seguros (sobre el mismo bien) .....	132
a.6. Destrucción de la cosa.....	132
a.7. Falta del pago de la prima.....	133
a.8. Caducidad.....	134
a.9. Cesación de la cobertura.....	135
a.10. Falta de pago de la indemnización.....	135
CAPÍTULO V: Indemnización. Tipos, eximentes, ejecución y otros.....	135
Sección a): Tipos de avería.....	136
a.1. La acción de avería particular.....	136
a.2. La acción de avería gruesa o común.....	137
a.3. Supuestos que eximen al asegurador del pago de la indemnización.....	140
a.4. Protocolo para ejecutar la indemnización.....	141
a.5. Infraseguro y sobreseguro.....	145
Conclusiones.....	147
Bibliografía.....	152

## Tabla de Abreviaturas.

- **CONASSIF:** Consejo Nacional de Supervisión del Sistema Financiero Nacional.
- **INS:** Instituto Nacional de Seguros.
- **SUGESE:** Superintendencia General de Seguros.
- **SUGEVAL:** Superintendencia General de Valores.
- **LEY 8653:** Ley Reguladora del Mercado de Seguros.
- **LEY 8956:** Ley Reguladora del Contrato de Seguros

## Resumen

En razón de que el transporte marítimo es una de las prácticas más antiguas y usadas en Costa Rica la cual manifiesta un desarrollo constante y, a la vez, un escaso desarrollo normativo, no escapa a la ciencia jurídica su utilización, por cuanto su importancia es sumamente relevante.

Conviene recalcar que en Costa Rica, hasta el año 2011, existió una laguna legislativa de leyes y reglamentos que ordenaran el tema, lo cual resultó en un régimen jurídico del seguro marítimo que fue creándose con base en la práctica y en las distintas pólizas que con el tiempo se fueron desarrollando. De ahí deviene la importancia y el amplio análisis desplegado a lo largo del presente trabajo con respecto a la nueva Ley Reguladora del Contrato de Seguros, Ley Número 8956.

Por tales razones, cabe estudiar detalladamente el desarrollo del presente tema, el cual reside en la complejidad del contrato de seguros de transportes, la póliza, la normativa que lo regla y de igual forma, analizar los beneficios o perjuicios que pueden afectar a las partes contratantes.

La hipótesis de la presente tesis se centra en el análisis de si el contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías encuentra en la póliza realizada por las instituciones aseguradoras el documento idóneo para resguardar los intereses de las partes involucradas.

Por lo tanto el objetivo principal de la investigación es analizar detalladamente el contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías a fin de examinar la póliza que representa dicho contrato, la producción normativa que lo respalda y las características y principios que lo definen, conjuntamente con los elementos que lo componen para poder determinar su funcionamiento y su idoneidad como único documento representante de dicho contrato. Para después estudiar los orígenes del contrato de seguro marítimo, sus características, naturaleza y definiciones para delimitarlo como figura legal y como rama particular dentro de los diversos tipos de seguros; hacer un compendio de la legislación que actualmente regla y reglará el campo del presente estudio; analizar los distintos elementos del contrato de seguro de transporte marítimo a fin de comprender

integralmente los factores que lo componen y, por ende, lo estructuran; Investigar e identificar las obligaciones y los derechos de ambas partes del contrato para determinar el funcionamiento real de las pólizas de seguro de transporte utilizadas por parte del Instituto Nacional de Seguros y de las principales instituciones aseguradoras instauradas en el país. Asimismo, profundizar en los derechos que respaldan a los consumidores y, por último, establecer las distintas formas en que puede concluirse el contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías para que, consecuentemente, se consideren las distintas formas en que las partes deben proceder según sea el caso.

Con respecto a la metodología, la investigación estará basada en la compilación de información doctrinal, legal y práctica de la figura del Contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías, por lo tanto, se maneja una metodología documental. Se tomará como base primordial para la investigación la póliza utilizada para el efecto por el Instituto Nacional de Seguros, además de la nueva Ley Reguladora Del Contrato De Seguros, N° 8956 del 2011, lo cual aunado a libros y artículos nacionales e internacionales completaran este estudio. La presente tesis es una investigación evaluativa en Costa Rica.

Como conclusión principal, ha de decirse que hasta antes del dos mil once la póliza encontraba ninguna o escasa producción normativa que delimitara su ejecución y todas las condiciones pudieran afectar o derivar del contrato, siendo entonces una práctica desarrollada con base en la producción consuetudinaria y por normas adquiridas del exterior aplicadas en la póliza, y, de acuerdo con lo investigado, se llega a la conclusión que este dejaba una serie de aspectos por fuera que, en estos tiempos, es prácticamente arcaico descuidar y no castigar ante su inobservancia.

Además, es necesario mantener un constante estudio de la funcionabilidad de los instrumentos legales, en especial aquellos que demuestran una clara tendencia a beneficiar de una u otra forma a una de las partes contratantes, y que, por su condición, son más vulnerables en la relación contractual.

### **FICHA BIBLIOGRÁFICA**

Guillén Araya Laura. El Contrato de Seguros de Transporte Marítimo de Mercancías. Tesis de Licenciatura en Derecho. Facultad de Derecho. Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica, 2012

**Director:** Dr. Víctor Pérez Vargas.

**Palabras clave:** Historia del Contrato de Seguros, Contratos de Seguros, Póliza, Riesgo, Prima, Interés asegurable, Seguro Marítimo. Seguro de Transporte de Mercancías.

## **Introducción**

En razón de que el transporte marítimo es una de las prácticas más antiguas y usadas en Costa Rica la cual manifiesta un desarrollo constante y, a la vez, un escaso desarrollo normativo, no escapa a la ciencia jurídica su utilización, por cuanto su importancia es sumamente relevante.

A través de los años se han desarrollado diversas investigaciones, políticas y normativas con respecto a este tema el que, históricamente, en nuestro país se ha circunscrito a las prácticas y normas aplicadas y desarrolladas para otros países, de manera tal que dichas normas no han calzado en nuestras actividades comerciales y económicas en la forma eficiente y procurada que sí se da en otras latitudes.

La disposición geográfica y política de los Estados y más relevante aún, la propia e incontenible dinámica de su economía, no permiten ni hacen razonable que este sea el único o mayoritario enfoque jurídico en que nos basemos para el tema del transporte de mercancía marítimo, pues las invencibles diferencias entre un Estado y otro abarcan características de tal relevancia que hacen indispensable que cada Estado, individualmente, como sujeto de derecho, cree su propia regulación, de manera que permita adecuar las normas a la práctica nacional y no a la extranjera, como se ha llevado a cabo en nuestro país. Es por ello que la presente investigación comienza con una breve exposición histórica del desarrollo de los seguros en Costa Rica para tener una visión amplia del devenir que ha tomado esta importante materia.

Además, se brinda un marco conceptual acerca de las definiciones más relevantes ofrecidas por la doctrina con respecto a los contratos de seguros de transporte marítimo y de otros conceptos concomitantes a dicha figura, mediante el cual se conforman las bases aptas para que el lector pueda iniciar el abordaje del tema a cabalidad, haciendo evidente tanto los conceptos como las teorías que giran alrededor de este particular, de forma que se logre separar

la información realmente significativa de la trivial para iniciar sin mayores obstáculos y discusiones insignificantes el análisis y comprensión de esta figura y más importante aún su desarrollo a nivel nacional.

Una vez aclarado el concepto del contrato de seguro de transporte de mercancías, se expondrá la figura del contrato de seguros y, al puntualizar sus características, su naturaleza y su régimen jurídico, entre otros aspectos relevantes, se buscará avanzar en forma lógica hacia la mejor exposición del contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías.

Conviene recalcar que en Costa Rica, hasta el año anterior, existió una laguna legislativa de leyes y reglamentos que ordenaran el tema, no existía una regulación específica que indicara cómo actuar dentro de algún parámetro legal cuando se trataban los contratos de seguros de transporte, lo cual resultó en un régimen jurídico del seguro marítimo que fue creándose con base en la práctica y en las distintas pólizas que con el tiempo se fueron desarrollando. De ahí deviene la importancia y el amplio análisis desplegado a lo largo del presente trabajo con respecto a la nueva Ley Reguladora del Contrato de Seguros, Ley Número 8956.

Cabe destacar en este punto que la importancia de un desarrollo actualizado del presente tema no sólo reside en la complejidad que el contrato de seguros y, aún más, el de transportes involucran, sino también, por tratarse del tercer seguro más importante en nuestro país, ya que el primero se da por concepto de primas y el segundo por incendios, por lo que la necesidad de estudiar las distintas clases de seguro de navegación marítima es indispensable, pues resultaría en un panorama claro y explícito de las bifurcaciones presentes en el seguro de transporte y, por tanto, necesarias de reconocer para poder redactar contratos de seguros de transportes claros y completos que demuestren un desarrollo cabal y especializado en la materia, tomando en cuenta su prolífero crecimiento y, de antemano, se establecerían las medidas para que su correcta aplicación se demuestre como parte del orden que la actividad comercial demanda.

Tras explicar claramente el origen, definición, naturaleza, características y elementos (objetivos y subjetivos) del contrato, habrá que estudiar los aspectos prácticos que emanan del contrato, con lo cual se podrá responder a las principales interrogantes que el público en general y potenciales clientes de una aseguradora tengan, esto como individuos sociales expuestos a formar parte de un convenio asegurativo y amparados por el Derecho del Consumidor. En este apartado se desarrolla la parte más importante del trabajo, pues busca dejar en claro las obligaciones y responsabilidades del asegurado a la hora de adquirir o convenir en un seguro con fines de protección de mercancías transportadas por vía marítima. De igual forma, se establece clara y puntualmente qué se puede esperar y exigir de una empresa aseguradora para poder convenir en un negocio jurídico válido y justo para ambas partes contratantes.

Asimismo, con la misma importancia se exponen todas las posibles situaciones que podrían presentarse como justificadas para finalizar el contrato convenido y, consecuentemente, las formas idóneas de reclamar el pago de la indemnización correspondiente en caso de que sea debido.

Por todo lo anteriormente expuesto y, en aras de brindar un análisis detallado del contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías y amparado a la nueva Ley Reguladora del Contrato de Seguros, es que se pretende estudiar a fondo la póliza y las cláusulas utilizadas en el territorio nacional.

En vista de todas las razones expuestas, se considera de suma importancia la realización de este trabajo, no sólo porque en nuestro país no se ha desarrollado gran cantidad de material con respecto a la figura, lo cual lo hace en sí mismo novedoso en procura de llenar un vacío de nuestra doctrina, sino también por el hecho de ser un tema de gran actualidad tanto para sus estudiosos a nivel internacional, como de aquellos a nivel nacional que empiezan a preocuparse por generar conocimiento y discusión acerca de él.



## **OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

- **OBJETIVO GENERAL:**

Analizar detalladamente el contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías a fin de examinar la póliza que representa dicho contrato, la producción normativa que lo respalda y las características y principios que lo definen, conjuntamente con los elementos que lo componen para poder determinar su funcionamiento y su idoneidad como único documento representante de dicho contrato.

- **OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Estudiar los orígenes del contrato de seguro marítimo, sus características, naturaleza y definiciones para delimitarlo como figura legal y como rama particular dentro de los diversos tipos de seguros.

- Hacer un compendio de la legislación que actualmente regla y reglará el campo del presente estudio.

- Analizar los distintos elementos del contrato de seguro de transporte marítimo a fin de comprender integralmente los factores que lo componen y, por ende, lo estructuran.

- Investigar e identificar las obligaciones y los derechos de ambas partes del contrato para determinar el funcionamiento real de las pólizas de seguro de transporte utilizadas por parte del Instituto Nacional de Seguros y de las principales instituciones aseguradoras instauradas en el país. Asimismo, profundizar en los derechos que respaldan a los consumidores.

- Establecer las distintas formas en que puede concluirse el contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías para que, consecuentemente, se consideren las distintas formas en que las partes deben proceder según sea el caso.

**HIPÓTESIS:**

El contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías encuentra en la póliza realizada por las instituciones aseguradoras el documento idóneo para resguardar los intereses de las partes involucradas.

## METODOLOGÍA

- La investigación estará basada en la compilación de información doctrinal, legal y práctica de la figura del Contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías, por lo tanto, se maneja una metodología documental.
- En cuanto a la doctrina jurídica se utilizará como base libros y artículos producidos dentro y fuera del país.
- Se tomará como base primordial para la investigación la póliza utilizada para el efecto por el Instituto Nacional de Seguros, además de la nueva Ley Reguladora Del Contrato De Seguros, N° 8956 del 2011.
- Se investigará el funcionamiento y la aplicación de los contratos de seguro de transporte marítimo de mercancías en las instituciones aseguradoras.
- Lo que se pretende es realizar un trabajo de investigación descriptivo y explicativo, en el cual se explique a cabalidad cuál es la estructura correcta de los contratos de seguro de transporte marítimo de mercancías, exponer cuál es su estructura, compararla interinstitucionalmente y, finalmente, contar con un material lo suficientemente completo que contenga todo lo relacionado al mecanismo de dicha figura, desde su nacimiento, hasta las formas de defensa en caso de irregularidades en su cumplimiento.
- Debido a que se realizará una revisión integral de la póliza y se estudiará a fondo la ley que los regula, el presente estudio se puede catalogar como un diseño evaluativo de la figura en Costa Rica actualmente.

## **Estructura de la Investigación**

### **TÍTULO I: ASPECTOS GENERALES DEL CONTRATO DE SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS.**

**CAPÍTULO I:** Orígenes del Contrato de Seguro de Transporte de Mercancías.

**CAPÍTULO II:** Normativa jurídica

**CAPÍTULO III:** Conceptualización, caracteres básicos y naturaleza del Contrato de Seguro de Transportes Marítimo.

**CAPÍTULO IV:** Clases de seguro marítimo.

### **TÍTULO II: ELEMENTOS DEL CONTRATO**

**CAPÍTULO I:** Elementos Esenciales.

### **TÍTULO III: EJECUCIÓN Y FINALIZACIÓN DEL CONTRATO.**

**CAPÍTULO I:** Obligaciones de las partes.

**CAPÍTULO II:** El consumidor de seguros.

**CAPÍTULO III:** Nulidad en el contrato de seguro de transportes marítimo de mercancías.

**CAPÍTULO IV:** Finalización del contrato.

**CAPÍTULO V:** Indemnización. Tipos, eximentes, ejecución y otros.

## **TÍTULO I: ASPECTOS GENERALES DEL CONTRATO DE SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS.**

### **CAPÍTULO I: Orígenes del Contrato de Seguro de Transporte de Mercancías**

#### **Sección a): La Edad Antigua.**

El contrato de seguro marítimo ha sido la manifestación más visible de la creación de los seguros en general, fue el germen que hizo que viniera a la vida la institución aseguradora. La búsqueda de organización, que es propia de las colectividades de individuos, acompañada de la necesidad de proteger sus bienes y de simplificar sus actividades en el comercio derivan en el nacimiento de un sistema mediante el cual un asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima, ya sea a resarcir de un daño causado a un bien jurídico o a pagar una suma de dinero al verificarse una eventualidad prevista en un contrato previamente suscrito por las partes involucradas.

Este contrato encuentra sus primeras manifestaciones aproximadamente en el siglo II antes de Cristo, en el *Código de Manú*, en el cual se tratan algunos problemas relacionados con el mar, además se establece un tratamiento especial para las ventas de mercancías procedentes de ultramar. También contenía disposiciones referentes a la navegación, así como referentes al préstamo marítimo y al arrendamiento de buques<sup>1</sup>. Posteriormente aparecen las primeras leyes marítimas, escritas por el pueblo rodio, "*Las Leyes Rodias*". El pueblo de Rodas era conocido por sus prestigiosas leyes, estas se impulsaron en toda la cuenca del Mediterráneo. Las Leyes Atenienses se basaron en Las Leyes Rodias,

---

<sup>1</sup> CERVANTES AHUMADA, RAÚL. Derecho Marítimo. Editorial Herrera, México D.F., 1970, pág. 9.

pero incluyen referencias de temas tan importantes como lo son los *armadores*, el *flete*, la *actividad naval de los banqueros* y también sobre *piratería*.<sup>2</sup>

El Derecho Romano recoge varias de las normas rodias, muchas de las cuales se transmiten a los pueblos modernos, algunas de estas incluso perduran hasta el día de hoy. También utilizaron instituciones griegas como fundamento de su legislación. Abarcan temas novedosos como *leyes sobre pasajeros*, la *acción de recepto* (acción que se usaba para reclamar al capitán o naviero sobre cosas dadas para guardar), sobre *incendios*, *naufragios* y *robos navales*.

Teodosiano y Justiniano se explayan sobre el *tráfico marítimo*, *marina de guerra*, *policía*, *usura* y *naufragio*. "El Código Justiniano destaca la *exercitoria actio* que es el trasplante, al derecho de mar, de la *institoria actio*" (acción por medio de la cual se podía exigir el cumplimiento de una obligación a aquella persona que se había encargado de administrarla *-institor-*). Entiéndase entonces que la *actio exercitoria* se daba contra el dueño de un buque, para el cumplimiento de las obligaciones contraídas por su capitán. Con el nombre de *nauticum foenus* se regulaba el préstamo a la gruesa, es decir, a aquel cuya exigibilidad está condicionada por el feliz retorno de un navío y en el que se conviene fuerte rédito. El texto llamado *nautae, caupones et stabularii ut recepta restituant*, se refiere a la obligación, a cargo de marinos y posaderos, de custodiar y devolver el equipaje de los pasajeros. Por último, debe mencionarse que en el Digesto se incluyó la *lex rhodia de iactu*, que regula la echazón, la cual perdura en la actualidad cuando se trata de averías así como normas sobre el *préstamo a la gruesa* o **foenus nauticus** y, al igual que los griegos, también hacen referencia sobre la *baratería*.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> *Ibidem.*

<sup>3</sup> *Ibidem.*

## Sección b): La Edad Media.

Los verdaderos orígenes del seguro marítimo se pueden ubicar en la Edad Media. La fecha de la creación exacta del seguro marítimo es desconocida pero hay autores que defienden su nacimiento cuando el Derecho Canónico, por medio de una decretal del Papa Gregorio IX, dictada a principios del siglo XIII, la cual prohíbe el *Préstamo a la gruesa*, tachado de usura y de ir en contra de los principios morales de la iglesia. Por medio de esta figura el prestamista entregaba el capital al dueño del buque o del cargamento por anticipado y este capital se devolvía solo si la nave tenía feliz arribo. Por lo tanto, en busca de una nueva forma de proteger los bienes embarcados, los comerciantes comienzan a realizar un "desembolso inmediato de una cantidad de dinero y en lugar de recibir una suma que no debía ser reembolsada en caso de siniestro, el propietario del buque o de las mercancías se limitó a estipular que recibiría una indemnización si aquel ocurría".<sup>4</sup>

Este hecho no solo marca una gran diferencia al establecer la indemnización a posteriori, sino también el esclarecimiento del seguro marítimo como tal. Según una parte de la doctrina, esta prohibición canónica dio origen al seguro marítimo ya que el préstamo debió ser modificado para burlar el mandamiento canónico. Del préstamo se suprimió el desembolso inmediato de una cantidad de dinero y en lugar de recibir una suma que no debía ser reembolsada, el propietario del buque o de las mercancías se limitaba a estipular que recibiría una indemnización en caso de siniestro, los prestamistas entonces prometían al comerciante, que si perdía su mercadería o el barco en el viaje, ellos pagarían el valor. A cambio de ese ofrecimiento, se cobraba de antemano el precio de esa promesa, lo que se convierte luego en una verdadera prima de seguro, lo cual surge con la moderna técnica de los seguros marítimos y con él, el seguro como tal.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> HORS Y BAUS, PEDRO. Tratado de los seguros de transporte marítimo, terrestre, de valores y aéreo. Barcelona, España. Primera Edición. Editorial Gustavo Gili. 1945. Pág. 91.

<sup>5</sup> *Ibidem*.

Cuando el imperio Romano de Occidente cae, las tribus bárbaras se instalan en la cuenca del Mediterráneo y el *Corpus Romano de Occidente* pierde su vigencia pues se comienza a utilizar un derecho local, consuetudinario. Las cruzadas extienden el tráfico hacia oriente dando como resultado un mayor tráfico marítimo y, consecuentemente, más situaciones que necesitaban ser dirimidas, ante lo cual se crea la figura romana del Cónsul.<sup>6</sup>

Otros cuerpos normativos importantes de la época son *Los assises de Jerusalén*, *Las Tablas de Amalfi*, *Los roles de Olerón*, *Las Leyes de Wisby*, *El Código Hanseático*, *El Libro Negro de Almirazgo*, *Las Ordenanzas de Barcelona*, *El Consulado del mar*, *El Guidon de la Mer*, *La Legislación Española*, dentro de los cuales destacan más unas leyes que otras, por su prestigio o eficacia, pero todas denotan como elemento en común la reglamentación del derecho de mar.<sup>7</sup>

### **Sección c): Edad Moderna.**

Durante la Edad Moderna destacan *La Ordenanza sobre la Marina de Luis XIV*, que sirvió de antecedente al *Código de Napoleón* y a la *Ordenanza Inglesa de Cromwell*, de fundamental importancia para el desarrollo de la marina inglesa.

La hegemonía italiana en el comercio internacional y en los seguros no tuvo una larga duración, el imperio inglés logra desarrollarse en grandes proporciones, de tal forma que se convierte en el centro de seguros del mundo.

En este periodo, los aseguradores ingleses fueron quienes destacaron por el desarrollo científico del seguro, gracias a dicho desarrollo es que nace una de las instituciones más importantes y célebres en todo el mundo, no solo por la labor que realiza, sino por lo especializado y lo certero de su labor, que la convierten en gestora y creadora de muchas de las normas y de las fórmulas que se aplican

---

<sup>6</sup> *Ibidem.*

<sup>7</sup> CERVANTES AHUMADA. *Op Cit*, pág. 11 y 12.



globalmente para el tratamiento de los seguros de transporte por vía marítima: se trata de la taberna o el café (varía según los autores) de Lloyd.

En sus inicios, este café era el centro al cual acudían los capitanes de regreso de sus viajes para comentar las incidencias de los mismos. "Convertido este café en un centro de contratación para la compraventa de buques, pertrechos para los mismos, ajustes de fletes y suscripciones de seguros marítimos (...)" Lloyd empezó a prestar servicios, tales como la inspección de barcos y mercancías, la clasificación y registro de barcos, y a hacer publicaciones en un boletín con toda aquella información que fuera útil a quienes frecuentaban su local, por ejemplo, la lista de barcos que llegaban y el estado en que lo hacían, correrías de piratas, entre otros. Este boletín se convertiría más tarde en el *Lloyd's List* (La lista de Lloyd), periódico fundado en 1734 vigente hasta el día de hoy. En la actualidad *Lloyd's* es una corporación de empresas aseguradoras, por lo tanto, son sus aseguradores los que asumen los riesgos.

#### **Sección d): Edad Contemporánea.**

La falta de bibliografía en este apartado es notable, sin embargo, se puede recalcar que en "el siglo XIX se revela una expansión de las compañías aseguradoras. También puede hablarse de una progresiva extensión del seguro marítimo para otorgar cobertura a la carga mientras está en el muelle o para otorgar cobertura desde la bodega del embarcador hasta la bodega de destino, mediante la cláusula "de bodega a bodega" ("**warehouse to warehouse**")."<sup>8</sup>

En Inglaterra, Jorge I autoriza en 1720 a dos compañías el monopolio del seguro: *London Assurance Corporation* y la *Royal Exchange Assurance Corporation*, monopolio que se mantiene hasta 1826.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> PÉREZ VARGAS, VÍCTOR. *Lex Mercatoria y Seguro Marítimo*. San José, Costa Rica, pág 6\*\*\*

<sup>9</sup> *Ibidem*.

El Código Civil de Napoleón ejerció una gigantesca influencia, pues el mismo Napoleón lo puso en vigor en Italia, Holanda, países hanseáticos, Ducado de Berg, entre otros. También hubo países que lo aceptaron espontáneamente, como sucedió en Westfalia, Baden, Nassau, Francfort, muchos cantones de Suiza, Dantzig, Polonia (Gran Ducado de Varsovia) y el Reino de Iliria. Después de la caída de Napoleón muchos estados alemanes, Cerdeña y Toscana se apresuraron a derogarlo, en otros estados quedó en suspenso hasta la segunda mitad del siglo XIX.<sup>10</sup>

En el siglo XX, específicamente en 1912 se crearon las "*Clausulas del Instituto*", cuyo uso llegó a ser universal, las cuales eran "LAP" (Libre de Avería Particular), CAP (Con Avería Particular) y "Todo Riesgo"; estas cláusulas presuponían el uso de la citada póliza "SG" ("**Ships Goods**") adoptada por el *Lloyd's* de Londres alrededor de 1779. Estas cláusulas fueron enriquecidas en 1978 con algunas reglas definidas por las cortes inglesas.<sup>11</sup>

A partir del primero de enero de 1982 empezaron a regir para el mercado de Londres las nuevas "Cláusulas de Transporte Marítimo". Estos clausulados tienen algunas novedades como la actualización de algunos términos y la omisión de otros en las antiguas cláusulas LAP, CAP y TR, como por ejemplo: "avería particular", "pérdida total" se les llama "Cláusulas A, B y C". Desaparecen además, términos como el de "*Riesgos del Mar*", la distinción entre *pérdida total* y *parcial* y el "*deducible*". Ahora sólo se habla de "**pérdida o daño**". Se han agregado también algunas exclusiones (propias de la ley inglesa) como la *Cláusula de insolvencia*, la de *daño deliberado o maliciosa* (en las cláusulas B y C de "**named perils**").<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> *Ibidem.*

<sup>11</sup> *Ibidem.*

<sup>12</sup> *Ibidem.*

## **CAPÍTULO II: Normativa jurídica**

Con el presente estudio se pretende realizar un análisis profundo y completo del contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías, como es natural y para lograr una visión holística del mismo, es elemental hacer un recuento histórico lineal del desarrollo normativo en nuestro país, de manera tal que se pueda observar claramente el progreso legislativo que permitió la creación de dicha figura de forma como la conocemos hoy día.

**Sección a): Marco Jurídico Costarricense. Progresión histórica en materia de legislación sobre seguros desde 1841 hasta el 2011.**

**α. Análisis de la historia del contrato de seguros a partir de 1841.**

**a.1 Ley de Bases y Garantías de 1841.**

En Costa Rica, las primeras normas encargadas de regular el mercado asegurador aparecen en la Ley de Bases y Garantías de 1841 de Braulio Carrillo. Es en este cuerpo normativo donde se menciona por primera vez el tema en una legislación nacional. Es necesario para el presente estudio subrayar que aún siendo las primeras normas costarricense referentes a seguros, esta se limita expresa y únicamente a las leyes marítimas de la época, dado que entonces la concepción de seguros era más limitada por el hecho de que no se consideraba que otro sector de la población requiriera adquirir un contrato de seguros, por lo que quedó excluido el sector agrícola a pesar del auge que tuvo en aquel entonces.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> ARGÜELLO VILLALOBOS, IVANNIA. BARRIOS RODRÍGUEZ, PRISCILLA. Estudio del Contrato de Seguros en Costa Rica desde la Teoría General del Contrato y sus modificaciones a causa de la entrada en vigencia del Tratado de Libre Comercio. Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica. San Ramón, Costa Rica, 2009, pág. 74.

La muestra más clara de lo anterior se puede encontrar en su artículo 1319 en el que se establece que *"el contrato aleatorio es una convención recíproca cuyos efectos, en cuanto a las ventajas y pérdidas sea por todas las partes, o sea por una o muchas de ellas, dependen de un acontecimiento incierto: tales son el contrato de seguros, el juego y la apuesta. El primero se rige por las leyes marítimas"*.<sup>14</sup>

## **a.2 El Código de Comercio de 1853.**

Años después, específicamente el 6 de junio de 1853, el entonces presidente, Juan Rafael Mora redactó en el Código de Comercio el Ejecútese, código que con muy pocas modificaciones es copia del Código Español de 1829, esta práctica no es de extrañarse en los países centroamericanos.

Para nuestro estudio, nos interesa enfocarnos en los artículos que van del 780 al artículo 869, los cuales tratan sobre la *"conducción marítima"*. Es sabido que durante las primeras décadas del referido código, los artículos mencionados no tuvieron mucha aplicación, pues se trataba de una sociedad agrícola y, al ser este Código una copia casi fiel del Código Español, no se ajustaba a la realidad de nuestro país ni a sus necesidades, esto debido a que este se había creado pensando en un Estado más desarrollado y con amplias capacidades en el comercio marítimo.

Además de esas normas cabe resaltar en este estudio que los artículos 365 y 367 del Código en cuestión, por su importancia para el desarrollo del Instituto de los Seguros, dado lo siguiente: a) En el artículo 365 se clasifican las pólizas de seguros y las dividen en dos clases: *"solemnes"* cuando se otorgan por escrito y ante juez competente y *"privadas"* las que suscriben las partes contratantes; pero para que adquirieran validez de título ejecutivo debían ser reconocidas las firmas por la autoridad judicial competente. b) Por su parte el artículo 367 fija las condiciones y rasgos fundamentales de la póliza, esto resulta importante dado que

---

<sup>14</sup> BONILLA SERRANO, MANUEL ANTONIO. Contrato de Seguros. Universidad de Costa Rica. 1956.

posteriormente sirvió a otros legisladores para promulgar leyes de seguros contra incendios.

Entre los requisitos fundamentales que deben contener las pólizas acorde a lo estipulado en el Código de Comercio de 1853, estaban los nombres y domicilios del asegurador, del asegurado y del conductor de los efectos; las calidades específicas de los efectos asegurados (número de bultos, marcas, valor); riesgos, plazos de los aseguradores y de los asegurados; la fecha, el tiempo, lugar y forma en que se hayan de pagar los premios del seguro o las sumas aseguradas en su caso"<sup>15</sup>.

En la actualidad se mantiene la bilateralidad indicada en el inciso primero, igualmente existen dos partes, el asegurado y el asegurador, los cuales se deben mutuamente una prestación. El primero deberá pagar la prima establecida por el asegurador en concepto de monto de seguro, por su parte, el asegurador deberá indemnizar al asegurado en caso de que el siniestro ocurra.

Hoy en día continúa siendo un contrato oneroso, ya que para que se pueda adquirir un seguro primero se debe pagar una prima; igualmente se deberá especificar el monto del seguro, los bienes o servicios que éste va a cubrir, así como los trámites necesarios en caso de una indemnización. Por ejemplo, el Instituto Nacional de Seguros (INS) es la institución que se ha encargado de poner al alcance de los ciudadanos diversos tipos de seguros, para cada uno de los cuales el INS establece una serie de requisitos que quien desee adquirir el seguro debe cumplir; además, el asegurado se encargará de cancelar el monto correspondiente de una prima, la cual es fijada por el instituto; las partes establecerán los bienes, objetos o servicios que van a ser objeto del contrato; además de que se establecerán el tiempo y forma mediante los cuales se debe cobrar el monto correspondiente.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Código de Comercio de 1853, Libro II, Título VIII, artículo 367, pág. 53.

<sup>16</sup> ARGÜELLO VILLALOBOS. BARRIOS RODRÍGUEZ, Op cit, pág. 77.

Por todo lo anterior, se recalca la importancia de las pautas que con el paso del tiempo se fueron fijando en dicha institución ya que, posteriormente, sirvieron a los legisladores nacionales como una base para dotar de rasgos elementales las pólizas de seguros.

Con el pasar del tiempo, Puntarenas se convierte en el puerto principal del Pacífico en el siglo XIX, ya que por ahí entraba y salía la mayor parte de las personas y de las mercaderías que formaban parte del comercio<sup>17</sup>. Se podría decir que este puerto fue durante años la principal ventana abierta de nuestro mundo económico y cultural. La importancia que alcanzó Puntarenas, y las mercancías tan valiosas que ahí llegaban, provocó el brote de un fenómeno conocido como *incendiarismo*, este consistía, en que: "... una vez que el seguro era aprobado se suscribía el contrato-póliza y tiempo después creaban el incendio para reclamar la indemnización, incendios ficticios por cuanto ellos sacaban la mercadería del local asegurado, la depositaban en otro lado e incendiaban el local asegurado, afectando en la mayoría de veces a los vecinos en su mayoría gente de escasos recursos económicos y quienes quedaban en total desamparo...".<sup>18</sup>

Dada la caótica situación que se vivía en el país a causa del *incendiarismo*, correspondió al gobierno de Tomás Guardia valorar lo acontecido y tomar las medidas que creyó necesarias a fin de evitar que en Puntarenas se siguiera dando esta situación, ya que se estaban poniendo en peligro tanto los bienes públicos como los de los particulares, sin dejar de lado los problemas que esto traía al comercio nacional.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> MONGE ALFARO CARLOS. Nuestra Historia y los Seguros, San José, Editorial Costa Rica, 1973. Pág. 21.

<sup>18</sup> JIMÉNEZ SANDÍ, MARIO JAVIER. Historia del Seguro Comercial en Costa Rica, San José, 1999, pág. 87.

<sup>19</sup> *Ibid.*

### **a.3 Decreto XII del 4 de setiembre de 1879 y Código de Comercio de 1888.**

El 4 de setiembre de 1879, mediante decreto XII, el Presidente General intentó dar instrucciones tendientes a evitar nuevos incendios. En este decreto, en su artículo primero se estableció que: "Ningún edificio que por cualquiera de sus puntos o de sus tendencias anexas, se hallare a menos distancia de ciento veinticinco varas castellanas, de cualquier punto de la Aduana de Puntarenas, podrá ser objeto de contrato de seguros contra incendio, ya sea que el contrato se celebre dentro o fuera de la República".<sup>20</sup>

Nótese entonces que se prohibía a quienes vivían en los alrededores de la aduana puntarenense la celebración de un contrato de seguro contra incendio, así pues, se pretendía quitar a los ciudadanos el derecho a asegurar sus propiedades por el simple hecho de la ubicación de sus viviendas. Pero, leyendo con atención, se nota que en dicho artículo también se establece que: "ya sea que el contrato se celebre dentro o fuera de la República", revela que ya desde épocas antiguas, algunas personas aseguraban sus negocios o viviendas con aseguradoras extranjeras directamente en el país.<sup>21</sup>

En el artículo 2 del citado decreto se indica que, con el fin de promover la remodelación de las estructuras y así la disminución de los daños ocasionados por un incendio, las casas ubicadas fuera de las ciento veinticinco varas que se establecen en el artículo 1, podían ser aseguradas siempre y cuando cumplieran con ciertas condiciones, como que las paredes fuesen de piedra, ladrillo u otro material similar e incombustible y los techos, de teja, de barro o de metal.

En caso de que una propiedad que no cumpliera con los requisitos establecidos en los artículos anteriores sufriese un incendio y con este se causaran daños a terceros, sería su obligación pagar a los vecinos por los daños que le ocasionase, esto se establece en el artículo 3, donde se norma que quienes tuvieran sus

---

<sup>20</sup> BONILLA, op cit, pág. 62 y 63.

<sup>21</sup> ARGÜELLO VILLALOBOS. BARRIOS RODRÍGUEZ, Op Cit pág. 79.

propiedades indebidamente aseguradas y sobre ellas sobreviniera un siniestro, serían responsables de pagar cuantos daños y perjuicios este siniestro provocare; no importa si es intencional o fortuito, dado que en esta época, y más concretamente desde el Siglo XIX, el incendiarismo era algo común entre los pobladores, quienes utilizaban el dinero que se les daba para salir de apuros; también se les acusaría de responsabilidad criminal como si hubieran sido los autores del siniestro.

Esta ley únicamente estaba compuesta por cuatro artículos. En su cuarto y último artículo establece la obligación de los propietarios cuyas propiedades no cumplieran lo consignado en los artículos primero y segundo de la ley, debían desistir del seguro y comunicar la situación a la aseguradora, caso contrario se atenderían a los establecido en el artículo tercero.

A razón de que es una ley tan pequeña, se pasan por alto aspectos esenciales de lo que es propiamente el contrato de seguros contra incendio, por lo que el Código de Comercio de 1888 hace un intento de enmarcar las reglas por las que se debe de regir el contrato de seguros, ya que en su artículo 1410 se establece que este tipo de contratos, siempre y cuando no sean con objeto de comercio, se regirán por las reglas generales con las cuales se rigen todos los contratos. Este artículo es de una importante trascendencia para el desarrollo del tema de los seguros en el país, porque hace la distinción entre seguros comerciales y seguros civiles.

Con el paso del tiempo, las exigencias de la sociedad y el desarrollo económico del país, hicieron que estas normas fueran poco a poco siendo menos aplicables a la realidad pues habían sido creadas en una época diferente, donde las necesidades de los pobladores se centraban en aspectos básicos; junto con éstas aparece el fenómeno del *incendiarismo* que se vivía en la época. Los comerciantes utilizaban los seguros para aumentar sus ingresos y, al existir tan poca legislación al respecto, se complicaba a las aseguradoras ejercer un mayor control sobre las pólizas.



Las aseguradoras de la época eran en su mayoría extranjeras, esto perjudicaba al país, dado que muchas optaban por dejar de brindar sus servicios, ya que no les resultaba rentable. Este fenómeno causó gran preocupación a los legisladores por lo cual se dieron a la tarea de crear una normativa jurídica que se adaptara a las necesidades y debido a los pocos antecedentes y la mala experiencia en la materia de seguros, utilizaron principalmente, tal y como se indica en el libro *Nuestra Historia y los Seguros*, la normativa de seguros que regía para Estados Unidos.<sup>22</sup>

#### **a.4 Proyecto de seguros contra incendios de Felipe Gallegos.**

El país intentaba erradicar el fenómeno del *incendiarismo*, esta costumbre preocupaba no solo a los legisladores, sino a toda la población. En 1896 Felipe Gallegos creó un proyecto de seguros contra incendios dirigido principalmente a los perjuicios que sufrían los terceros con este fenómeno, este legislador afirmaba que *“en los países más civilizados del mundo existen leyes reglamentando los seguros contra incendios, en previsión de delitos que pudieran cometerse y como garantía de daños y perjuicios a terceros”*<sup>23</sup>. La cita muestra su inquietud por la poca regulación jurídica que al respecto había en el país, dado que un mismo bien se aseguraba en diferentes aseguradoras, por lo que, en caso de un siniestro, cobraban varias pólizas por ello.

Gallegos proponía un Proyecto de Ley que estaba compuesto por 6 artículos. Establecía la obligación de los asegurados de comunicar a las aseguradoras si el bien se encontraba o no asegurado por otra aseguradora; en caso de que lo estuviera, la aseguradora debería dejar constancia de que tenía conocimiento del seguro anterior y de que lo aceptaba; de lo contrario, la compañía aseguradora que no conociera que el bien había sido asegurado con anterioridad, quedaría completamente exonerada de pagar el valor de la póliza. Además, en caso de que alguien deseara dar en arriendo un bien que se

---

<sup>22</sup> ARGÜELLO VILLALOBOS. BARRIOS RODRÍGUEZ, Op cit, pág. 81.

<sup>23</sup> Archivos Nacionales, Sección Congreso número 3900, “Proyecto relativo a seguros contra incendio”.

encontraba asegurado contra incendio, debía hacer de conocimiento del inquilino de su existencia, y el inquilino manifestar por escrito que tenía conocimiento de la existencia del seguro; caso contrario, si el inquilino deseaba asegurar sus bienes debería obtener el consentimiento del arrendante.<sup>24</sup>

Además en este proyecto se establecía que las aseguradoras no debían pagar de forma directa, sino que deberían depositar el dinero en una cuenta bancaria por un periodo de treinta días, quedando debidamente notificado el Juez Civil a cargo. Este periodo se le concedía a los terceros que tuvieran reclamos o derechos sobre este dinero, por los daños que el siniestro les hubiese ocasionado, para lo cual debían interponer un reclamo contra este dinero, presentar seis testigos honorables, quienes debían declarar que el fuego se transmitió de la propiedad asegurada a la propiedad del reclamante, pese a que éste (el reclamante) hizo todo lo posible para evitar que el fuego se transmitiera. Por último, este proyecto pretendía exigir a las aseguradoras publicar en el periódico oficial el nombre de la persona a quien aseguraban y el tipo de seguro que adquirirían.

Sin embargo, esta ley, pese a contener artículos muy interesantes, pretendía regular la materia de seguros pero no trata nada sobre seguros. Lo que regula es el daño a terceros, ya que esto era lo que en realidad más inquietaba a los legisladores, además de impedir que los incendiarios se aprovecharan de las aseguradoras.<sup>25</sup>

#### **a.5 Proyecto de Ley sobre seguros de 1914 y 1917.**

Posteriormente, el 18 de mayo de 1914, un grupo de diputados presentó al Congreso el Proyecto de Ley sobre Seguros y Compañías, el cual viene a ser uno de los mejores antecedentes de la Ley de 1922. Este proyecto es quizá uno de los más completos que se había presentado en el país en lo que a materia de

---

<sup>24</sup> ARGÜELLO VILLALOBOS. BARRIOS RODRÍGUEZ, Op cit, pág. 83.

<sup>25</sup> ARGÜELLO VILLALOBOS. BARRIOS RODRÍGUEZ, Op cit, pág. 84.

seguros se refiere. Este cuerpo de normas está compuesto por 103 artículos debidamente divididos en siete capítulos.

El primer capítulo contiene disposiciones generales sobre diversos tipos de seguros, dentro de los cuales se puede encontrar el seguro de cosechas; el de vida; de transporte por tierra, agua o ríos; contra incendio; entre otros. Debido a lo anterior se puede decir que estas disposiciones generales ofrecieron ideas concernientes a contratos de seguros, tales como contenido y forma de las pólizas, deberes y obligaciones tanto de los asegurados como de los aseguradores. Destaca principalmente el artículo 4, por vislumbrar la posibilidad de que el contrato de seguros se regule tanto por lo que se establece en las pólizas (cuando se trata de un contrato en el cual las partes libremente lo consienten); como por lo que está establecido en la ley. Este artículo es importante ya que prevé que en caso de que las partes tengan un conflicto o desacuerdo, pueden acudir a la ley y utilizarla como un medio para solucionar problemas.<sup>26</sup>

El segundo capítulo es específicamente para regular los seguros contra incendios; el tercero sobre seguros de cosechas; el cuarto trata sobre seguros de transportes por tierras, canales o ríos; el quinto introduce los seguros de vida; el sexto hace referencia a los accidentes corporales y el séptimo a otro tipo de seguros varios. En este capítulo se regula lo relativo a las diversas Compañías de Seguros que hasta la fecha operaban en el país. "Una de las ideas más novedosas es la creación de un organismo administrativo al que encomiendan el control y dirección de las actividades derivadas de los seguros, tanto las relativas a las entidades aseguradoras como a los asegurados, llamada Superintendencia de Seguros"<sup>27</sup>. Éste viene a ser el órgano descentralizado sobre el cual recae la inspección de las actividades realizadas por los asegurados y los aseguradores. Este proyecto de ley tiene las características de "*monumento legal*" dado que en él se insertan casi todas las disposiciones que sobre seguros había en los países más desarrollados del mundo (principalmente de Estado Unidos).

---

<sup>26</sup> ARGÜELLO VILLALOBOS. BARRIOS RODRÍGUEZ, Op cit, pág. 85.

<sup>27</sup> MONGE, op cit, pág 32.

Sin embargo, se mantiene el problema de que, al ser un texto tan desarrollado, no lograba calzar con las necesidades de nuestro medio. Interesa destacar las razones o motivos que impulsaron al legislador a desarrollar una buena ley de seguros para Costa Rica. Desde un sentido realista, se nota que el proyecto de ley en cuestión introduce en la legislación aspectos y características sobre tipos de seguros nuevos que no serían de mucha utilidad para los costarricenses, tales como el seguro de automóviles, de vida, y demás seguros industriales. Por estas razones, en la exposición de motivos se indica que el proyecto es tan solo un intento por crear un texto normativo que regule o, al menos, que sirva como una guía para crear una ley que elimine los abusos cometidos por algunas personas debido a la falta de reglamentación.

Este proyecto incluía una amplia variedad de seguros que los legisladores no habían contemplado y que aún no eran necesarios dado el desarrollo eminentemente agrícola, pero que iban a estar ahí para cuando el desarrollo del país lo requiriera: “cuando tratan del contrato de Seguros, en general, se refiere a toda clase de seguros, aún cuando las cosechas y transportes por ríos y aguas interiores no sean por el momento de gran interés para el país”<sup>28</sup>.

Estos tipos nuevos de seguros fueron tratados con un espíritu visionario, que esperaba el desarrollo de la agricultura y del comercio. Otra de las causas que motivaron la creación del proyecto fue el *incendiarismo*, ya que este era considerado inmoral. El proyecto, al igual que los anteriores, pretendía erradicar esta mala práctica de los costarricenses que cada día iba en aumento. El proyecto fue aprobado sin que el Congreso entrara a discutir detalladamente cada uno de sus artículos.

El licenciado Alfredo González Flores, presidente de la República en ese entonces, el 4 de marzo de 1915 con el nombre de Ley de Seguro Mercantil y Compañías de Seguros, promulgó el proyecto tan mencionado y discutido por años. Una vez

---

<sup>28</sup> Archivos Nacionales, Sección Congreso número 10672, “Proyecto de Ley Sobre Seguros y Compañías, Exposición de motivos.

aprobada esta ley, la Cámara de Comercio integró una Comisión para que se encargara de su análisis, a fin de adaptarla más al medio, dado que ya se estaban dando protestas en su contra. La principal de ellas era referente al ya citado artículo 4, bajo el argumento de que: "*Las pólizas extranjeras determinaban las obligaciones y derechos de las partes y la manera de exigir el cumplimiento, por lo que no era necesario recurrir a textos legales costarricenses*"<sup>29</sup>. Las Compañías no hacían más que pensar en sus propios intereses y consideraban absurdo tener que regir el contrato no sólo por las pólizas, sino también por la ley nacional.<sup>30</sup>

Todo lo anterior hace que se evidencie un conflicto entre los intereses nacionales y los foráneos. En esta oportunidad ocurrió que personas allegadas a las compañías empezaron a defender los intereses de éstas, fundamentándose en el hecho de que, pese al fenómeno del *incendiarismo*, nunca habían dejado de pagar las pólizas; además, consideraban que el retiro de estas compañías de nuestro país iba a hacer que las personas trataran de asegurarse directamente con las compañías y este depósito, tanto para las compañías nacionales como para las extranjeras iba a recortar su capacidad de pago.

El historiador Carlos Monge Alfaro, en su libro *Nuestra Historia y los Seguros*, resalta el artículo 54 de esta ley de seguros, en el cual se establece que: "*las compañías de seguros cobrarán sobre el valor de las primas en un cinco por ciento más que pagarán a título de impuesto en la Tesorería Nacional, al que llevará cuenta aparte de esta entrada y de la cual se destinarán tres cuartas partes al sostenimiento del Cuerpo de Bomberos*".<sup>31</sup> Según el autor, es una necesidad de la sociedad prohibir a toda costa el seguro contra incendios, ya que pese a la ilicitud del *incendiarismo*, empezó a ser considerado como un medio tolerable para hacer buenos negocios.

---

<sup>29</sup> Archivos Nacionales, Sección Congreso número 11382, "Reformas a la Ley de Seguros Mercantil y Compañía de Seguros".

<sup>30</sup> ARGÜELLO VILLALOBOS. BARRIOS RODRÍGUEZ, Op cit, pág. 87.

<sup>31</sup> Archivos Nacionales, Sección Congreso número 11947, Dictamen de Legislación, dado el 16 de diciembre de 1920.

Tanto en la Ley de 1915 como en la de 1917 se estableció la creación de una entidad que se encargara de regular todo lo concerniente a la materia de seguros en nuestro país, bajo el nombre de Superintendencia General de Seguros. Durante la Administración de Julio Acosta García, con fecha 14 de diciembre de 1921, se decretó la estructura de la creación de la Superintendencia General de Seguros, misma que consistía principalmente en establecer que el tema de los seguros no era de carácter particular que solo interesa a quienes intervienen en los contratos, sino que el tema de los seguros es de interés de la comunidad, dado que en caso de presentarse un siniestro no son solo unas pocas personas las que se ven perjudicadas, sino que pueden verse afectadas terceras personas o, incluso, también bienes públicos. En síntesis, la función de la superintendencia era controlar todos los contratos que se celebrasen sobre bienes situados en el país.

Con este fin, la Superintendencia creó un decreto que establece la necesidad de hacer un estudio de los bienes por asegurar, del monto del seguro y de la ubicación de dichos bienes, para así poder realizar un mejor análisis de si se aprueba o no el seguro solicitado. Si la solicitud es aprobada, el interventor a cargo deberá visitar los establecimientos asegurados y, previas investigaciones necesarias, calculará si el monto del seguro es o no mayor que la existencia real de los bienes asegurados. En caso de que el valor del seguro sea mayor al valor que el interventor estime, la Superintendencia prevendrá al asegurado para que reduzca el valor declarado. Del mismo modo se podrán visitar los bienes asegurados cuando lo solicite la Dirección General de Policía o la aseguradora.<sup>32</sup>

#### **a.6 Ley de Seguros, N°11 del 2 de octubre de 1922.**

En este periodo se puede decir que el país pasaba por una etapa muy difícil, pues el *incendiarismo* había aumentado drásticamente y los seguros contra incendios representaban un peligro para la sociedad. Los problemas que surgieron con los seguros contra incendio se mantenían y mientras unos se enriquecían a causa del ilícito habían terceros que quedaban en muchos casos

---

<sup>32</sup> En este sentido, ver Decreto Ejecutivo que estructura la Superintendencia de Seguros Número 45, en la Gaceta número 278, Costa Rica, 15 de diciembre de 1921.

en la miseria, sus humildes casas de madera eran consumidas fácilmente por el fuego, de manera que perdían así todos sus bienes o incluso sus propias vidas.

Por las condiciones anteriormente mencionadas, el Poder Ejecutivo de la época realizó un amplio análisis de las normativas que se habían utilizado en el país para reglar el contrato de seguros, con el fin de dotarlo de una legislación apropiada a las condiciones que venían ofreciendo los contratos de seguros. Aunado a esto, existía la constante amenaza de las aseguradoras extranjeras: si no se creaba una nueva ley para regular los seguros, suspenderían sus negocios y, consecuentemente, los seguros contra incendios. Ante esta situación el Poder Ejecutivo, a fin de evitar los problemas que esto acarrearía a la economía del país, decidió enviar al Congreso un Proyecto de Ley de Seguros más flexible, que no fuera tan severo como el existente. El Poder Ejecutivo estimó necesario que se dictara una ley en la que se reformara lo ya generado en el sentido de amparar en forma más eficaz los intereses de los terceros.<sup>33</sup>

En el artículo primero de este nuevo proyecto se pretendió incluir todos los tipos de seguros que la ley iba a regular, este establecía: *"El seguro puede tener por objeto todo interés estimable en dinero y toda clase de riesgos, no mediando prohibición expresa de la Ley. Puede comprender entre otras cosas:*

- 1) *Los riesgos de incendio.*
- 2) *Los riesgos de cosechas.*
- 3) *La duración de la vida de uno o más individuos.*
- 4) *Las acciones corporales.*
- 5) *Los riesgos del mar.*
- 6) *Los riesgos de transporte por tierra, por río y aguas interiores".<sup>34</sup>*

Lo que se pretende con dicho texto es proteger la libertad de comercio. Desde el párrafo primero establece que todo puede ser objeto de un contrato de seguro siempre y cuando no se encuentre legalmente prohibido; pero, este artículo

---

<sup>33</sup> ARGÜELLO VILLALOBOS. BARRIOS RODRÍGUEZ, Op cit, pág. 92.

<sup>34</sup> Ley de Seguros número 11, del 2 de octubre de 1922, artículo 1.

además cita unos tipos de seguros, teniendo clara la idea de que no limitan los seguros a los tipos ahí indicados. No obstante, en lo anterior su enfoque sigue siendo eminentemente comercial, como una actividad particular.

El artículo segundo abre la posibilidad de asegurar la totalidad de un objeto, de muchos objetos, partes conjuntas o separadas de estos, la vida o accidente corporal de uno o varios individuos o inclusive sobre el lucro futuro. Se pretende abarcar de una forma más amplia los posibles objetos que la población querría asegurar, sin restringir la libertad de elección de los ciudadanos.

El artículo tercero establece las calidades que deben tener quienes deseen ser sujetos en un contrato de seguros, ya sean propietarios, copropietarios, usufructuarios, acreedores o administradores. Esto siempre y cuando quien desee ser sujeto en un contrato de seguros tenga la intensión real de proteger el bien a asegurar; si se logra verificar que el sujeto no tiene un interés real en el objeto o bien asegurado, el contrato de seguro se podrá considerar nulo o si se logra demostrar que la persona que adquirió el seguro tiene interés sólo en una parte del bien asegurado, entonces, únicamente podrá reclamar por la parte de su interés.

El artículo cuarto dispone que toda parte que exista en el contrato de seguros contraria a lo que está prohibido por esta nueva ley, va a tener como consecuencia la nulidad de lo contrario. Por otra parte, y como bien se sabe, la mayor preocupación del legislador era enmendar a los ciudadanos a fin de erradicar el tan problemático incendiarismo. El artículo 7 de esta ley excluye de toda responsabilidad al asegurador en los casos en que por vicio del asegurado o por la naturaleza de las cosas aseguradas se llegara a dar un siniestro; pero, si el asegurador tenía pleno conocimiento de que el asegurado tenía poco interés del estado del bien objeto del seguro, y aun así continúa permitiendo la ejecución del contrato, no podrá excusarse de indemnizar al asegurado de lo correspondiente y por consiguiente, no podrá utilizar este artículo para exonerarse de cumplir con su obligación.



En el artículo 18 se enumeran los requisitos que debe contener todo contrato de seguros, los cuales son:

- 1) El nombre de la persona o compañía aseguradora, su nacionalidad o domicilio y cualesquiera otra circunstancia que conduzca a identificarla.*
- 2) En caso de que el asegurador obre por medio de representante, el nombre, apellidos, calidades y domicilio de éste y constancia de estar su personalidad debidamente registrada.*
- 3) El nombre y apellidos del asegurado, sea por cuenta propia o ajena, sus calidades, domicilio y cualquiera otra circunstancia que tiendan a identificarlo.*
- 4) Expresión del lugar y día en que se celebre el contrato.*
- 5) El objeto del seguro y su naturaleza.*
- 6) La cantidad por la cual se efectuó el seguro.*
- 7) El premio que cobra el asegurador.*
- 8) El riesgo o riesgos que toma bajo su responsabilidad el asegurador y las fechas o épocas en que estos riesgos principian y terminan.*
- 9) Todas las circunstancias cuyo conocimiento pudiera ser de interés real para el asegurador.*
- 10) Firma del asegurador o de sus representantes.*"<sup>35</sup> Este mismo artículo establece que la falta de alguno de estos requisitos no va a acarrear la nulidad del contrato de seguros, salvo que el faltante sea uno de sus elementos necesarios de validez.

Este proyecto de ley va más allá de ser una simple recomendación; pero, en realidad lo que hace es liberar a las compañías de responsabilidad ante terceros que hubieran salido perjudicados y que no tenían su propiedad cubierta por una póliza de seguro.

Este nuevo proyecto de ley es casi en todas sus partes parecido a las leyes de 1915 y 1917. El último capítulo del proyecto, el llamado Disposiciones Comunes y Transitorias, no difiere en nada de las leyes anteriores. Dicho proyecto fue aceptado por los diputados del Congreso, pero recibió algunas críticas; por

---

<sup>35</sup> *Ibíd.*

ejemplo, se discutía el hecho de que en el artículo 12 se establecía lo referente a las indemnizaciones y se fijaba que el monto del seguro no debería ser mayor al 90% del valor de la propiedad, lo cual era considerado injusto, dado que las partes buscaban asegurar por un valor igual o inclusive superior al valor del bien; pero, no por un monto menor. Se considera que con esto se trata de quitar a las compañías aseguradoras la responsabilidad originaria de los daños que el siniestro pudiera causar a los terceros.<sup>36</sup>

Pero los cambios que en realidad se realizaron al proyecto aparecían en los artículos 12 y 31; no obstante, ambos fueron suprimidos. El 12, como se dijo, establecía que la propiedad no podía asegurarse por más de un noventa por ciento de su valor real y el 31 eximía de toda responsabilidad al asegurador sobre los daños que el siniestro ocasionara a los terceros.<sup>37</sup>

Debido a la inestabilidad que en legislación referente a la materia de seguro había en nuestro país, se habían producido grandes perjuicios a quienes optaban por asegurar sus propiedades; sin embargo, a los legisladores lo que más les interesaba era erradicar el fenómeno del *incendiarismo*. Esta nueva ley de seguros aparentemente vino a satisfacer las necesidades de todos; pero, no se podía esperar que el cambio fuera total. Un simple cuerpo normativo no podía erradicar la ola de corrupción que atacaba al país. Los ciudadanos continuaban valiéndose de los seguros para obtener lucros ilegítimos, no se lograron los tan esperados cambios en la población; por eso los legisladores continuaron buscando la forma de acabar con la corrupción.

Esta ley fue adicionada mediante ley N°48 del 27 de julio de 1926 y establece que en caso de que el asegurado fallezca antes de que se pueda hacer efectivo el valor de la póliza, la aseguradora deberá dar el monto respectivo al beneficiario que el asegurado haya establecido al momento de contratar. Esto deberá hacerlo pese a que haya oposición de herederos legítimos o de acreedores;

---

<sup>36</sup> VILLALOBOS VEGA, BERNARDO. ALFREDO GONZÁLEZ FLORES. Políticas de Banca y Seguros 1910-1917, San José. Editorial Costa Rica, 1981.

<sup>37</sup> ARGÜELLO VILLALOBOS. BARRIOS RODRÍGUEZ, Op cit, pág. 97.

además de que, en caso de quiebra, el monto del contrato no será sometido a concurso de acreedores; en caso de fallecimiento del asegurado, únicamente se puede pedir el monto correspondiente a las primas, siempre y cuando se logre demostrar que el seguro se adquirió con el fin de perjudicar a los acreedores.<sup>38</sup>

Posteriormente, se llevó el proyecto a discusión en el seno del Congreso de la República y allí se da el decreto de la Ley N° 12 del 30 de octubre de 1924 conocido como "Ley de Monopolios y del Banco Nacional de Seguros".<sup>39</sup> Esta ley concede al Estado de Costa Rica el monopolio de la actividad aseguradora y para su administración se crea el Banco Nacional de Seguros, que desde entonces ha sido el ente rector y que ha sufrido algunas reformas conforme la actividad aseguradora ha crecido y se ha modernizado.

#### **Sección b): Marco Jurídico Costarricense. Actualidad, 2011-2012.**

##### **b1. Ley Reguladora Del Contrato De Seguros, N° 8956 del 2011.**

Aprobada por la Asamblea Legislativa el 2 de junio del 2011 y publicada por el Diario Oficial La Gaceta el 12 de setiembre de ese mismo año, esta Ley regula aspectos como lo que se considera asegurable, el contenido de las cuotas, crea un registro de beneficiarios de las pólizas de vida y una serie de limitaciones de lo que las empresas aseguradoras pueden pedir a sus clientes.

Con esta nueva legislación, se establece **la clasificación de los seguros por su tipo** (daños, incendio, transporte, responsabilidad civil y otros) y se definen condiciones de los seguros de vida.

Otorga, a la Superintendencia de Seguros, la creación y administración de un registro de beneficiarios de pólizas de vida. Este servirá a la ciudadanía para consultar si en algún momento fueron designadas como beneficiarias.

---

<sup>38</sup> ARGÜELLO VILLALOBOS. BARRIOS RODRÍGUEZ, Op cit, pág. 97.

<sup>39</sup> INS. Banco Nacional de Seguros. INS, Compendio de Legislación sobre el Instituto Nacional de Seguros. Diciembre 2000, pág. 17-20.

Con respecto a las compañías aseguradoras, la nueva Ley delimita parte de las condiciones que pueden exigir a sus clientes, o bien, los alcances de sus responsabilidades.<sup>40</sup>

La Ley Reguladora del Contrato de Seguros busca reducir la posición ventajosa de las compañías aseguradoras frente al tomador del seguro, quien usualmente “no tiene conocimiento técnico de la materia ni participación en la redacción de la póliza”<sup>41</sup>. Actualmente existe una necesidad social, inclusive económica, de garantizar legalmente al consumidor que la compra que realiza en cuanto a productos y servicios es justa, es buena y es imparcial.

El *principio de imperatividad* dispuesto para la nueva normativa, limita la autonomía contractual en ciertos aspectos y lo hace justificadamente en función primordial de los intereses del consumidor pero, al mismo tiempo en función de los intereses del asegurador, cuando éste puede verse amenazado por diferentes comportamientos de aquel.<sup>42</sup>

Este cuerpo normativo introduce en la legislación costarricense una serie de aspectos constantes en legislaciones internacionales, pero cuyo desarrollo en el ámbito nacional era limitado o no existía del todo. La ley desarrolla de forma clara y concisa los temas de interés asegurable, del traspaso de la póliza, de las declaraciones inexactas del riesgo, de las consecuencias del siniestro, de la agravación y disminución del riesgo en seguros diferentes del de vida y gastos médicos y de la pluralidad de seguros.<sup>43</sup>

En la ley se introduce la prórroga del contrato, la cual podría darse de dos maneras: expresa, cuando lo decidan las partes y la tácita, que está determinada por el artículo diez, por el término de un año; además, se innova con la terminación anticipada del contrato de seguros, la cual procede cuando

---

<sup>40</sup> MORALES CAVARÍA, SERGIO. Ley del Contrato de Seguros entra en vigencia. El Financiero. 12 de setiembre del 2011. Finanzas.

<sup>41</sup> VILLASUSO, JUAN MANUEL. Los Seguros en la Negociación del TLC, 2008, pág. 9.

<sup>42</sup> Exposición de motivos, Proyecto de Ley Reguladora del Contrato de Seguros. Instituto Nacional de Seguros.

<sup>43</sup> *Ibíd.*

se le ha dado aviso a la otra parte de que ya no se desea continuar con el mismo, con un mes de anticipación, gestión que no existía en la ley que la antecede.

Este es un proyecto de ley ordenado, clasifica los seguros de daños (dentro de los cuales podemos ubicar el Seguro de Transporte Marítimo de Mercancía) y establece reglas específicas para cada uno.

#### **b.2. Regulación normativa internacional.**

Un aspecto que más que curioso, cabe resaltar como importante, es el hecho de que a pesar de que Costa Rica ha suscrito Tratados Internacionales no ha ratificado ninguno, por lo tanto, en territorio nacional no aplican.

### **CAPÍTULO III: Conceptualización, caracteres básicos y naturaleza del Contrato de Seguro de Transportes Marítimo.**

Para poder describir con propiedad el seguro de transporte marítimo, primero se debe puntualizar que en nuestro país, la clase de seguro marítimo que tiene un mayor acogimiento es el "Seguro de Transporte Marítimo de Mercancías", razón por la cual, con el presente estudio, se pretende focalizar el análisis en dicha figura, esto por cuanto se diferencia en múltiples aspectos de los contratos mercantiles en general y como tal manifiesta un carácter *sui generis* en Costa Rica.

#### **Sección a): Concepto y clasificación.**

Si buscamos referencia en el cuerpo normativo que ampara los contratos de los seguros, encontramos que en su numeral número 3 nos dice: "El contrato de seguros es aquel en que el asegurador se obliga, contra el pago de una prima y en el caso de que se produzca un evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, a

indemnizar el daño producido a la persona asegurada, o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones, dentro de los límites y las condiciones convenidos"<sup>44</sup>.

El seguro consiste en la actividad económica-financiera que presta el servicio de transformación de los riesgos de diversa naturaleza a que están sometidos los patrimonios, en un gasto periódico presupuestable, que puede ser soportado fácilmente por cada unidad patrimonial<sup>45</sup>.

Ahora que hemos asimilado con mayor propiedad la definición básica de seguro, hay que tener presente que "los seguros se dividen en sociales o gubernamentales y en privados o individuales, dentro de estos últimos se dan dos grandes divisiones, los seguros de daños, que son los que afectan directa o indirectamente el patrimonio por daño o destrucción de los bienes, o como resultado de responsabilidades legales en las que se incurra; y los seguros de personas, que son los que garantizan al sujeto asegurado contra los riesgos que amenacen su vida, su integridad y su salud".<sup>46</sup>

A su vez, el seguro de daños subsume el seguro de transportes y se define como aquel contrato por medio del cual el asegurador asume los daños y pérdidas materiales sobrevenidos, bien al material de transporte, bien a los objetos transportados en caso de traslado o viaje, por vía fluvial, férrea, terrestre, aérea o marítima"<sup>47</sup>. De lo anterior, podemos deducir claramente que el Seguro de Transporte de Mercancías es un seguro privado, perteneciente a la categoría de los seguros de daños y, más específicamente, es un seguro de transportes.

---

<sup>44</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales Sección I. Contrato de Seguros Artículo 3.- Contrato de seguros.

<sup>45</sup> Fundación MAPFRE. Diccionario MAPFRE.

<http://www.mapfre.com/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?s/seguro.htm>

<sup>46</sup> DEL CAÑO ESCUDERO, FERNANDO. Derecho Español de Seguros, Madrid. Editorial MAPFRE S.A., segunda Edición, 1969, pág. 389.

<sup>47</sup> GONZÁLEZ S, ÁLVARO. El Seguro en el Transporte Internacional de Carga, San José. Programa de Comercio Internacional, Escuela de Administración de Negocios, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Costa Rica, 1985, pág. 1.

Ahora bien, en aras de completar el concepto que titula el presente trabajo, se ha de indicar que "teóricamente se define contrato de seguro como aquel en virtud del cual, una persona, generalmente jurídica, llamada asegurador, se obliga por el pago de una suma de dinero llamada premia o prima, a indemnizar a otra persona que recibe el nombre de asegurado, por las pérdidas o daños que este pueda sufrir como resultado de la producción de ciertos riesgos personales o económicos que son objeto del seguro".<sup>48</sup>

Nuestra Ley Reguladora de Contrato de Seguros lo define en su artículo tercero de la siguiente forma: "Es aquel en que el asegurador se obliga, contra el pago de una prima y en el caso de que se produzca un evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, a indemnizar el daño producido a la persona asegurada, o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones, dentro de los límites y las condiciones convenidos."<sup>49</sup>

Una definición igualmente válida acerca de Seguro Marítimo corresponde a la señalada por el *Guidón de la Mer*, en el cual se indica que es: "Un contrato por el cual se promete indemnización de las cosas que son transportadas por el mar, mediante un precio convenido entre el asegurador que hace o hace hacer el transporte y el asegurado que toma el peligro para sí y carga con el acontecimiento."<sup>50</sup>

Igualmente, ha de entenderse que el Seguro de Transporte de Mercancías se compone de una variada gama de elementos, así como de objetos susceptibles de ser asegurados, por lo tanto, resulta prudente distinguir, tal y como lo hace cierta parte de la doctrina, entre el *Seguro Marítimo de carácter amplio* y el *Seguro Marítimo de carácter restringido*.

---

<sup>48</sup> SERRANO PINTO, GERMAN. Curso Elemental sobre el Derecho de Seguros en Costa Rica, San José, Publicación del Instituto de Capacitación en Seguros del Instituto Nacional de Seguros, 1978, pág. 21.

<sup>49</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales Sección I. Contrato de Seguros Artículo 3.- Contrato de seguros.

<sup>50</sup> Le *Guidón de la Mer* (Guía del Mar), es una de las dos regulaciones jurídicas más importantes desde el nacimiento del Seguro Marítimo, publicado en la Ciudad de Rowen, Francia en 1556, ver en este sentido MALAGARRIGA, CARLOS. Tratado Elemental del Derecho Comercial, Buenos Aires, Topografía Editora Argentina S.A. Tercera Edición, 1963, pág. 516.

**a.1) Seguro Marítimo de carácter amplio:** es el "Seguro Marítimo Oceánico", de origen antiguo y referido a los peligros del mar, tanto de las mercancías que se transportan, como del buque que las transporta; en segundo término está conformado por el seguro marítimo interior o terrestre, el cual cubre los riesgos de transporte tierra adentro.<sup>51</sup>

**a.2) Seguro Marítimo de carácter restringido:** es el que indemniza las pérdidas producidas en el mar por causa de los riesgos propios de la navegación. Es "el contrato por el que un asegurador, mediante la percepción de una prima se obliga a indemnizar en la forma y límites pactados, los daños que pueden sufrir los intereses inherentes a una o varias expediciones marítimas o las operaciones que le precedan, acompañan o siguen"<sup>52</sup>. Por lo que, en sentido restringido, se refiere a la indemnización causada por pérdidas ocurridas en el mar, tanto en la nave como en las mercancías que transporta.

Si se ahonda más en la definición anterior, la cual nos atañe establecer como la de interés para nuestro estudio, se puede decir que "el Seguro Marítimo es un contrato de indemnización contra las pérdidas que acompañan a los riesgos y aventuras del mar sobrevenidos al navío, a la carga, al flete o a otro objeto cubierto por la póliza durante una travesía o determinado número de travesías durante un tiempo dado".<sup>53</sup>

De igual forma, se puede decir que el "Seguro Marítimo es un seguro de cosas que cubre los riesgos que amenazan, durante la navegación, a los objetos transportados, a los instrumentos de transporte y a ciertos intereses económicos ligados a unos y otros. Con estos datos podemos definir el seguro marítimo como el contrato por el cual una persona (asegurador) se obliga a cambio de una

---

<sup>51</sup> MAGEE, JOHN H, Seguros Generales, México, Unión Tipográfica, Editorial Hispano-Americana, traducido de la segunda edición 1947, pág. 353.

<sup>52</sup> BROSETA PONT, MANUEL, Manual de Derecho Mercantil, Madrid, Editorial TECNOS, tercera edición, 1978, pág. 704.

<sup>53</sup> MALAGARRIGA, CARLOS. Tratado Elemental del Derecho Comercial, Buenos Aires, Tipografía Editora Argentina S.A., Buenos Aires, Tercera Edición, Tomo III, 1963, pág. 517.



prima, a indemnizar a otra (asegurado), hasta el límite de una suma fijada, los perjuicios patrimoniales que sufra una expedición marítima".<sup>54</sup>

### **Sección b): Características del Contrato de Seguro de Transporte Marítimo.**

Los seguros, como figura legal y mercantil, tienen múltiples características que los definen y estructuran; sin embargo, existe multiplicidad de seguros, pues día a día, aparecen nuevas ramificaciones que amplían la institución aseguradora, otros seguros cuya presencia se remonta a épocas más antiguas (como el Seguro Marítimo) aportan los cimientos y el apoyo para que se dé el constante desarrollo y mejoramiento de los seguros.

Y es debido a que los seguros comparten un germen común, representado por el acuerdo de las partes, (asegurador- asegurado), en que se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero a la otra parte, al verificarse parcial o totalmente las eventualidades previamente descritas en el contrato, a cambio del pago de un precio, la prima, es que se mantienen características generales compatibles con otras ramas del seguro; por ejemplo, por tratarse de una subespecie del contrato de seguro, es oneroso, sinalagmático, aleatorio, de ejecución sucesiva, formal y de adhesión, características que se verán más adelante como parte de la naturaleza jurídica del contrato de seguro de transporte marítimo, por ahora interesa destacar las siguientes características comunes a los contratos de seguros:

#### **b.1) Características comunes:**

**b.1.1) Carácter indemnizatorio:** refiere a la "compensación o resarcimiento económico por el menoscabo producido al perjudicado que se realiza por el causante del daño o por quien deba corresponder en su lugar"<sup>55</sup>.

Es el "importe al que está obligado a pagar contractualmente la entidad

---

<sup>54</sup> URÍA GONZÁLEZ, RODRIGO. El Seguro Marítimo, Barcelona, Editorial Bosch, 1940, pág. 8.

<sup>55</sup> Fundación MAPFRE, Diccionario MAPFRE de Seguros,

<http://www.mapfre.com/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?i/indemnizacion.htm>.

aseguradora en caso de producirse un siniestro. Es, en consecuencia, la contraprestación correspondiente al asegurador frente a la obligación de pago de prima que tiene el asegurado. El fin de la indemnización es conseguir una reposición económica en el patrimonio del asegurado afectado por un siniestro, bien a través de una sustitución de los objetos dañados o mediante la entrega de una cantidad en metálico equivalente a los bienes lesionados. Sin embargo, en cualquiera de ambos casos, es preciso que el valor de reposición no exceda del precio del objeto dañado inmediatamente antes de producirse el siniestro, pues de otra forma se produciría un enriquecimiento injusto para el asegurado, que incluso llegaría a tener interés en que el siniestro se realizase para obtener con ello un beneficio".<sup>56</sup>

"Se comprende entonces que las indemnizaciones que las entidades de seguros hayan de satisfacer a sus asegurados tengan una doble limitación: por un lado, el hecho de que la indemnización no puede ser superior al capital asegurado en la póliza para el riesgo afectado por el siniestro; y de otro, que no puede exceder del precio del objeto dañado inmediatamente antes de que se produzca el accidente. Si el capital asegurado en la póliza lo es por un importe correcto, cuando se produce el siniestro no hay problemas prácticos en orden a la satisfacción de las indemnizaciones, ya que si el siniestro ha tenido carácter total, la indemnización equivaldría al 100% del capital asegurado y si el siniestro ha sido parcial, es decir, ha afectado a una parte determinada, se establece la correspondiente proporción".<sup>57</sup>

No puede ser motivo de lucro o enriquecimiento, la finalidad la indemnización consiste en reparar un daño sufrido por el asegurado y se busca, con ella, solucionar tal daño reintegrando su patrimonio en la parte que ha sufrido menoscabo por causa de un siniestro previsto.

Una importante característica de la indemnización es que constituye la obligación principal del asegurador en el acuerdo.

---

<sup>56</sup> Fundación MAPFRE, Diccionario MAPFRE de Seguros, <http://www.mapfre.com/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?i/indemnizacion.htm>.

<sup>57</sup> *Ibidem*.

**b.1.2) Contrato de Empresa:** por cuanto depende de actos en masa que se agrupan para consolidar un estado de seguridad que protege los intereses propios y los de sus clientes. De acuerdo con lo dicho por Uria González, es la "reunión de un gran número de negocios semejantes para formar el necesario fondo de primas para hacer frente a las indemnizaciones."<sup>58</sup> Por lo que se busca satisfacer una necesidad social obtenida de la unión de los bienes económicos de sujetos con las mismas necesidades de seguridad pecuniaria; no se logra eliminar el riesgo, lo que se hace es desplazarlo de un sujeto a otro y el asegurado se beneficia pues elimina el riesgo de la insolvencia del asegurador.

**b.2) Características específicas:**

**b.2.1) Mercantilidad del contrato:** nos ubica dentro del plano de los actos considerados como comerciales. "Es simplemente un sector del Derecho Mercantil aplicable a quienes explotan un buque para el transporte, a los contratos mediante los cuales el buque se utiliza, a las instituciones auxiliares que los posibilitan, así como a los riesgos, daños y accidentes que pueden surgir con ocasión de la navegación marítima".<sup>59</sup>

El seguro marítimo se caracteriza por su internacionalismo, pues el modo de transporte es esencialmente internacional, se da, primordialmente, un trasiego de mercancías entre distintos puertos del mundo y cuyas directrices surgen, prácticamente, del *Lloyd's* de Londres, directrices que son aplicables en materia de aseguramiento marítimo en nuestro país.

Destaca como relevante el hecho de que en la póliza del I.N.S. para seguro de carga se señala como parte de sus condiciones generales que se consideran incorporadas a la póliza las disposiciones pertinentes del Código de Comercio, por lo que el I.N.S. acepta tácitamente la mercantilidad del Contrato de Seguro Marítimo.<sup>60</sup>

---

<sup>58</sup> URIA, Op Cit, pág. 10.

<sup>59</sup> BROSETA PONT, MANUEL, op. cit. Pág. 635.

<sup>60</sup> Instituto Nacional de Seguros. Póliza de Carga. Importación y Exportación en Colones Condiciones Generales.

**b.2.2) Contrato de máxima buena fe:** requieren, por lo tanto, de la buena fe de todas las partes involucradas para que el resultado de la operación sea óptimo, por lo cual se enviste de una gran importancia a dicha característica, pues en tanto las partes respeten este aspecto, así será la sostenibilidad de la figura jurídica del seguro de transportes.

Contemplada en el artículo 21 de nuestro Código Civil y, escuetamente mencionada, se indica que: "Los derechos deberán ejercitarse conforme con las exigencias de la buena fe".

La "*uberrinae bonae fidei*", como también se le conoce, recae con mayor peso sobre el asegurado pues es su deber manifestar fidedignamente, sin omisiones ni inexactitudes, las condiciones y circunstancias objetivas y subjetivas de los bienes que serán asegurados, es un deber previo a la celebración del contrato, pues la escogencia y aplicación de un determinado contrato de seguro resultará de lo que el posible asegurado describa a su posible asegurador. De ahí que al seguro, antes que a cualquier otro contrato, le corresponda de mejor forma la utilidad de la buena fe como elemento que lo conforma, pues el asegurador ha de atenerse a lo que el asegurado le informe, tanto antes como durante la vigencia del contrato de forma tal que la valoración que se le dé a sus bienes siempre sea la correcta. De igual forma es deber del asegurado procurar mantener las condiciones de su contrato, entiéndase, no provocar el desarrollo del siniestro.

La actual Ley Reguladora del Contrato de Seguros nos indica en su artículo 32 que "la reticencia o falsedad intencional por parte del tomador, sobre hechos o circunstancias que conocidos por el asegurador hubieran influido para que el contrato no se celebrara o se hiciera bajo otras condiciones, producirán la nulidad relativa o absoluta del contrato, según corresponda. La declaración se considerará reticente cuando la circunstancia influyente sobre el riesgo es omitida, declarada en forma incompleta, inexacta, confusa o usando palabras de equívoco significado. La declaración será falsa cuando la circunstancia es declarada de un modo que no corresponde a la realidad. El asegurador podrá

retener las primas pagadas hasta el momento en que tuvo conocimiento del vicio".<sup>61</sup>

La buena fe exigida corresponde a una buena fe objetiva que se aprecia en abstracto, ya que se puntualiza en la conducta socialmente exigible de las partes, exclusivamente con base en la equidad, que en este caso la exigencia mínima es la declaración completa de la realidad, hay una exigencia general de actuar conforme con los parámetros mínimos reclamados socialmente, y por otro lado, atiende a la buena fe subjetiva toda vez que ésta se aprecia en concreto, mediante la averiguación de la convicción íntima y personal del sujeto implicado, es decir, para su valoración se toman en cuenta las persuasiones, creencias o intenciones psicológicas de los contratantes.

Tal y como lo veremos más adelante, la mala fe acarrea la posibilidad por parte de los aseguradores de dar por terminado el contrato, liberándose de toda obligación, esto si el asegurado celebra dos o más contratos de seguros con la intención de obtener un enriquecimiento indebido. Los aseguradores tendrán derecho a percibir la prima no devengada sin perjuicio del reclamo por otros daños o perjuicios generados.

**b.2.3) Amplitud de la buena fe:** Demostrada por el numeral 10 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros pues establece: "El contrato se regirá por las estipulaciones de la póliza respectiva, las disposiciones de la presente ley y de las leyes especiales, según corresponda"<sup>62</sup>. Con lo cual se determina como un contrato de libre disposición en cuanto a la fijación del contenido que tratará dicho contrato, sin embargo, dicho beneficio será solo para el asegurador pues es este quien redacta, emite y ofrece la póliza; el asegurado solamente podrá escoger si se adhiere o no a las condiciones impuestas por el ente asegurador. Busca, el artículo número 2 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, brindar

---

<sup>61</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales Sección III.- Declaraciones para la Valoración del Riesgo Artículo 32. Retención o falsedad en la declaración del riesgo.

<sup>62</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales Sección I. Contrato de Seguros Artículo 10. Condiciones generales, particulares y especiales.

una protección de los derechos subjetivos e intereses legítimos, dicha protección será reconocida tanto para los tomadores como para las personas beneficiarias de los contratos cuando dichos sujetos no concurren en uno mismo.

### **Sección c): Naturaleza Jurídica.**

La naturaleza jurídica de todo contrato se resume en la existencia del acuerdo de las voluntades que firmaran el contrato, voluntad que manifiesta un carácter patrimonial que producirá efectos jurídicos. El seguro de transporte marítimo de mercancías es un contrato de indemnización donde el asegurado paga una prima al asegurador, para que este indemnice contra los daños que eventualmente pueda sufrir un objeto de su interés, en este caso, mercancías transportadas, en ocasión de un transporte marítimo y por los riesgos que este implica<sup>63</sup>.

En estos contratos, la característica que los particulariza es la aleatoriedad. Las partes involucradas deben mantener presente un factor de suma importancia, el cual es que existe la posibilidad de que el siniestro pueda o no ocurrir, la única certeza que cabe aplicar a los contratos de seguros es la que nace de los cálculos matemáticos que ayudan a vislumbrar tendencias generales que manifiestan los siniestros.

No existe, en estos contratos, seguridad alguna de que el siniestro vaya a ocurrir, la manera en que sucedería, ni las consecuencias económicas que podría provocar. Cabe notar en esta parte que la aleatoriedad de los contratos de seguros implica interpretar de forma distinta el equilibrio que impera en las prestaciones económicas a las que cada parte se compromete; si se tratara de un contrato de compraventa, encontraríamos una correspondencia entre el valor que el mercado le da a la cosa con relación al precio al que se vende, caso contrario se da en los seguros, pues el precio que paga el asegurado (la prima)

---

<sup>63</sup> AGUILAR GUTIÉRREZ, DAVID. El contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías. Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica. San Pedro de Montes de Oca, San José, Costa Rica. 1986, pág. 54.

dista cuantiosamente con respecto de la eventual indemnización que podría llegar a pagar la empresa aseguradora. Relativamente, el asegurado puede terminar pagando un precio muy alto cuando no sucede siniestro alguno que afectase sus bienes. Consecuentemente, no hay una equivalencia entre el valor de las prestaciones económicas.

En el negocio de los seguros, la rentabilidad sucede por la cantidad de primas que recibe como pago y ante las cuales no debe dar su contraprestación pagando la indemnización, pues el riesgo no se materializó. Son las primas las que crean un fondo, lo suficientemente provechoso, como para poder cumplir con su deber ante los asegurados cuando sucede un siniestro, así como para poder obtener un lucro significativo como resultado de la actividad comercial.

He aquí los factores que definen la naturaleza jurídica del contrato de transporte marítimo de mercancías:

**c.1) Es un contrato principal:** es autónomo sin dependencia o accesoriedad de otro contrato. Tal y como pudimos estudiar algunos párrafos atrás, se rige en primer orden por las estipulaciones de la póliza respectiva, después por las disposiciones de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros y, por último, por las leyes especiales aplicables al caso.

**c.2.) Es un contrato bilateral:** pues genera obligaciones recíprocas para ambos contratantes, con las correlativas obligaciones que nacen del contrato, sea para el asegurador cubrir el riesgo y para el asegurado pagar la prima, evitar que suceda el siniestro y mantener las condiciones del riesgo.

**c.3) Es un contrato oneroso:** por cuanto cada una de las partes involucradas en dicho contrato busca un bienestar económico, una ventaja personal y patrimonial. Existe un claro interés por ambas partes de celebrar el contrato, el asegurador podría pagar una eventual indemnización, por lo cual debe recibir a cambio y con anterioridad, una prima.

**c.4) Es un contrato aleatorio:** en el artículo 1410 del Código Civil de Costa Rica, se dice que: "El contrato de seguro que no se refiere a objetos de comercio, se rige por las reglas generales de los contratos" y, por lo tanto, aplicable a nuestro estudio, puesto que este tipo de seguro depende de un acontecimiento que no es cierto, el camino que tome el contrato es desconocido parcialmente cuando se origina el contrato; los efectos con relación a lo que sucederá en la travesía marítima son ignorados, por lo que no se puede saber con antelación cuáles serán las pérdidas o las ganancias, pues estos "dependen de un acontecimiento incierto, no está determinado al momento de la formación del contrato"<sup>64</sup>. El asegurado siempre tendrá que pagar la prima, el asegurador desconoce si deberá o no pagar la indemnización correspondiente, así como tampoco sabe si tendrá que pagarla en su totalidad o parcialmente según suceda el siniestro.

**c.5) Es un contrato solemne o formal:** su validez es atribuida en el momento en que se ha emitido la póliza, así lo establece el autor Serrano Pinto cuando dice que: "... para su validez debe constar por escrito, lo que lo convierte en Costa Rica en un contrato solemne o formal, que es aquel cuya validez depende del cumplimiento de las formalidades que la ley exige

**c.6): Es un contrato consensual:** si bien puede decirse que es también consensual en cuanto a que requiere el consentimiento de las partes"<sup>65</sup>. Nuestra ley actual indica que: "Las condiciones generales, particulares y especiales del contrato de seguros se redactarán en forma clara y precisa, utilizando un lenguaje sencillo, destacando de modo especial las definiciones y las cláusulas limitativas de derechos de la persona asegurada y las exclusiones del contrato, siguiendo los lineamientos que al efecto emitirá el Conassif"<sup>66</sup>, condiciones también descritas en el numeral 10 de la mencionada ley.

---

<sup>64</sup> BAUDRIT CARRILLO, DIEGO. Teoría General de los Contratos, San José, Editorial Juricentro, 1982, página 25.

<sup>65</sup> SERRANO PINTO, op. cit pág. 23.

<sup>66</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales Sección I. Contrato de Seguros Artículo 10.- Condiciones generales, particulares y especiales.



La norma especial que regula este contrato es la Ley Reguladora del Contrato de Seguros y supletoriamente, en lo que no se contradiga, las normas civiles y comerciales aplicables al caso particular.

**c.7) Es un contrato de ejecución continuada:** también conocida como ejecución sucesiva, por cuanto tiene una vocación de permanencia y de prolongación en el tiempo. Se ve conformado por una sucesión de prestaciones que dan forma al contrato. Dichas prestaciones no se realizan en un único momento, sino que se expanden en el tiempo, lo cual resulta en que las partes se comprometen durante un lapso determinado en el cual ambos sujetos contractuales se comprometen a cumplir con sus respectivas obligaciones.

Su eficacia se determina por el lapso que las partes contemplen en el contrato o, de acuerdo con lo estipulado por el artículo 13 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, si no se estipulare cuál es su plazo, se entenderá que será por un año. Si se desearse continuar por más del tiempo estipulado, se puede buscar una prórroga, sea de forma tácita o expresa. Cuando la prórroga sea tácita deberá estar establecida expresamente en el contrato y esta se entenderá hecha por un año. La prórroga del plazo no implicará un nuevo contrato. No opera la prórroga tácita si una de las partes le notifica a la otra su decisión de no prorrogar el contrato, al menos con un mes de anticipación al vencimiento del plazo.<sup>67</sup>

**c.8) Es un contrato de adhesión:** unilateralmente se fijan las condiciones por parte del asegurador, que es quien propone un determinado seguro según las condiciones del caso propuesto por el asegurado, sin que este último tenga oportunidad alguna de gestionar una modificación o la eliminación de alguna cláusula. Sus opciones como asegurado son aceptar o rechazar el seguro en su totalidad.

---

<sup>67</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales, Sección I. Contrato de Seguros Artículo 14.- Prórroga del contrato.

En este caso, adhesión hace referencia a que el seguro es un producto que se ofrece, en cierta medida, de forma homogénea para un determinado sector del mercado, por lo que se compone de términos generales o típicos así como de condiciones contractuales invariables que no se pueden cambiar por parte del interesado, por lo tanto, es una oposición al concepto de la "libre discusión" que forma parte del derecho de los contratos, ya que las partes contratantes pactan sin previo sometimiento a los términos de su relación.

Sin embargo, como toda figura contractual tiene los límites que el ordenamiento jurídico ordene y, en el caso de los seguros, la compañía propone un contrato típico que está dispuesta a alterar en alguna de sus cláusulas para establecer un producto adecuado a las necesidades del cliente".<sup>68</sup> Sin embargo, la ley mantiene una posición clara al respecto, pues en el artículo 42 de la Ley de Defensa efectiva del Consumidor se establece que "Las condiciones generales ambiguas deben interpretarse en favor del adherente".

Este factor responde a una necesidad de mercado administrativa y financieramente, pero ha de atenderse con respecto a las necesidades de cada asegurado, no puede una póliza ser aplicada a otra del mismo ramo en los mismos términos, cada relación contractual y cada reclamo debe atender a las condiciones específicas de cada póliza.

"Así lo confirma la jurisprudencia: La moderna doctrina se ha ocupado sistemáticamente del problema de las llamadas cláusulas abusivas. Al respecto se ha dicho: "Concretamente, se puede entender por cláusulas abusivas, las impuestas unilateralmente por el empresario, que perjudiquen de manera inequitativa a la otra parte, o determinen una posición de desequilibrio entre los derechos y las obligaciones de los contratantes, en perjuicio, por lo común, de los consumidores y usuarios (aunque también de cualquier otro contratante que no llegue a revestir el carácter de consumidor, como puede suceder, por ejemplo, en el contrato

---

<sup>68</sup> SOTO RODRÍGUEZ JOSÉ LUIS. El Contrato de los Seguros en el Ordenamiento Jurídico Costarricense. Costa Rica, 1993, pág. 241.

celebrado entre una empresa monopólica y una que deba someterse a las condiciones impuestas por aquella)". (Así: Juan M. Farina, Contratos comerciales modernos. Buenos Aires, Editorial Astrea, 1994, p. 138). Nº 65 Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia. San José, a las catorce horas cuarenta y cinco minutos del veintiocho de junio de mil novecientos noventa y seis.

Es claro que tales ambigüedades no pueden llegar a conformar, según la jurisprudencia revisada de la Cámara de Comercio Internacional, elemento suficiente para invalidar el consentimiento. Sin embargo, se puede determinar la existencia de puntos oscuros en el contrato, los cuales de conformidad con los principios universalmente aceptados se interpretan en favor de la parte adherente."<sup>69</sup>

**c.9) Es un contrato típico:** la Ley contempla expresamente regulaciones para la celebración y eficacia del contrato de seguros, no obstante, que la "tipicidad" actúa de forma diferente. Esta característica significa que las partes al momento de celebrar el contrato típico, deben respetar las regulaciones contempladas en la ley, que cumplen una función de "normas básicas imprescindibles". Si las partes no regulan las hipótesis contempladas en la ley, acuden como cláusulas supletorias en forma obligada, igual que si se estipula algo en contra de lo legalmente establecido.

#### **CAPÍTULO IV: Clases de seguro marítimo.**

Como se ha podido observar, existe una gran diversidad de tipos de seguros. El contrato de seguro marítimo se ubica dentro de un complejo esquema en el área de los seguros y, a su vez, este se fracciona para dar lugar a otros tipos de seguros, cada vez más específicos según lo permiten diversos criterios que permiten una nueva clasificación.

---

<sup>69</sup> PÉREZ VARGAS, Op Cit. Pág. 10.

Estos criterios son: interés asegurado y duración temporal del contrato, por lo que, siendo el primero el que nos interesa, destacamos los principales seguros que abarca.

**Sección a): El seguro de casco (“Hull Insurance”), también conocido como seguro sobre el buque o seguro sobre la nave:**

Se refiere a la protección contra los riesgos a que está sometido el medio de transporte. Normalmente los buques no se aseguran por viaje, sino anualmente. Por casco se refiere a cualquier cosa que flota y se mueve, lo cual abarca, desde botes hasta pesados buques, pero desde el punto de vista de la navegación, los que se pueden asegurar son aquellos que se mueven de vez en cuando, por lo que se excluyen boyas, divisores, barcos bombas, entre otros.

En este se presta cobertura a los daños que los riesgos de la navegación puedan generar sobre el casco, quilla, aparejos, velas, armamento y provisiones, máquinas y pertrechos. Encontramos variaciones en las pólizas de seguros de cascos en cuanto a sus estipulaciones, según se refieran a diferentes tipos de embarcaciones, por ejemplo, chalanas, barcos de pesca, buques para la navegación fluvial, marítima, etc. Otra forma es la póliza de la flotilla, la cual cubre no solo una nave, sino las que son propiedad de un mismo dueño.

Este tipo de seguro no es muy utilizado en Costa Rica, atañe más a países con un elevado desarrollo industrial.

**Sección b): El seguro de flete marítimo (“Freight Insurance”):**

Involucra la retribución que se ha de satisfacer al fletante por el transporte de las mercaderías. “Se denomina flete al precio satisfecho por el fletador al fletante, por la utilización del buque o transporte de mercancías”.<sup>70</sup> Cubre el riesgo derivado de la frustración del viaje, por lo que protege al transportista de los

---

<sup>70</sup> CORTÉS GIRÓ, VICENTE. Transportes y Seguros de Mercancías (en mar, tierra, aire). Barcelona, Bosch Editores, 1958, pág. 45.

gastos hechos en un viaje que por alguno de los peligros asegurados no puede concluir su aventura, éste, pues, pierde la posibilidad de cobrar los fletes.

"El flete, como materia de seguro, representa el alquiler recibido por el dueño que arrienda su barco a otra persona para su explotación o el pago hecho por el dueño del cargamento por el transporte de este en el seguro marítimo"<sup>71</sup> Por lo que se entiende como el seguro de flete, aquel que garantiza las pérdidas o daños que pueda sufrir el flete a causa de algún siniestro. También se compensa al fletador si tuvo que incurrir en gastos durante el viaje.

En Costa Rica, las empresas que brindan servicios de transportes suelen asegurar sus fletes con compañías extranjeras de mayor capital y para las cuales es más factible cubrir los altos montos a que ascienden dichos fletes.

En la póliza se deben de estipular las condiciones en las que habrá de cancelarse el pago del importe del flete, así como los demás requisitos necesarios del contrato, los cuales se detallarán más adelante en el presente trabajo.

### **Sección c): El seguro de transporte de mercancías ("Cargo insurance"):**

Conocido igualmente, como seguro sobre "facultades". Esta forma de seguro marítimo se pretende analizar a fondo con el presente estudio. Es un contrato mercantil de derecho marítimo de carácter indemnizatorio. Básicamente es el que cubre los daños que pueden sufrir las cosas objeto del contrato de transporte.

Implica todo cuanto constituye el cargamento de la nave, lógicamente, excluye efectos personales, provisiones y mercancías como víveres que serán para uso y consumo de los tripulantes a bordo de la embarcación. Esta póliza cubrirá los accesorios de las cosas porteadas como envases, contenedores o demás análogos, bajo la condición de que así haya sido descrito en la póliza. Por lo demás, puede cubrir cualquier tipo de mercancía como productos de la agricultura, animales, maquinaria, vehículos, productos manufacturados, en fin, todo cuanto sea parte de la industria y el comercio; consecuentemente, este tipo de seguros involucra un sector no solo grande, sino muy importante, de los

---

<sup>71</sup> Instituto Alexander Hamilton. Seguros. México, editorial Acrópolis, 1948, pág. 352.

negocios tanto públicos como privados, de lo cual resulta, entonces, en que el Seguro de Transporte de Mercancías es la rama más importante del Seguro Marítimo y, por lo tanto, el de mayor importancia para la economía costarricense.

**Sección d): El seguro de responsabilidad. "Liability Insurance":**

Es el que cubre perjuicios que pudieran provocarse a un tercero durante el transcurso de la aventura marítima.

**Sección e): El seguro de beneficio esperado o beneficios probables:** Modalidad del seguro de transportes por la que al cargador de las mercancías transportadas en el buque se le garantiza, en caso de accidente o naufragio de la embarcación, la entrega de una indemnización equivalente al beneficio comercial que obtendría al venderse o entregarse en destino tales mercancías<sup>72</sup>. Esa ganancia no sólo debe considerarse como la que se obtendrá por las mercancías cuando se vendan, sino que puede comprender algún aumento que se dé en el valor de las mercancías, lo cual puede ocurrir por el transporte y la llegada al puerto que se dirigen.

**Sección f:) El seguro de las primas:** cubre el costo que se canceló por las primas que fueron pagadas en el seguro principal.

---

<sup>72</sup> Fundación MAPFRE, Diccionario MAPFRE de Seguros,  
<http://www.mapfre.com/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?s/seguro-de-beneficios.htm>.

## TÍTULO II: ELEMENTOS DEL CONTRATO

### CAPÍTULO I: Elementos Esenciales

#### Sección a): Elementos subjetivos.

La Ley Reguladora del Contrato de Seguros,<sup>73</sup> señala como partes del contrato de seguro: al asegurador y al tomador. Como terceros relevantes se señalan la persona aseguradas y la persona beneficiaria. Importante es destacar lo que se señala en la ley con respecto a que puede concurrir en el tomador la figura de persona asegurada y beneficiaria del seguro. Y que de igual forma el tomador, la persona asegurada o beneficiaria pueden ser o no la misma persona.<sup>73</sup>

**a.1) Asegurador y entidad aseguradora:** es la persona que, a cambio de una remuneración denominada prima, asume el riesgo de la navegación marítima en donde está expuesto el interés del asegurado; el seguro marítimo ha de ser suscrito por una entidad aseguradora autorizada para operar en el ramo correspondiente al riesgo que se pretenda asegurar: cascos, mercancías o responsabilidad civil, etc.

El asegurador corresponde al sujeto que ejerce la industria del seguro para la cual, además de una solidez económica reconocida, requiere de una organización especializada. Generalmente, adopta la forma de empresa y se obliga a dar el capital o indemnización en caso de siniestro por los daños sufridos en el patrimonio del asegurado, resguardando las limitaciones y exclusiones de la póliza.

Dentro de los medios utilizados por el asegurador, podemos encontrar los agentes de seguros que colaboran con la venta de seguros y la posibilidad de recurrir a otras empresas de seguros extranjeras para que ellas sirvan de reaseguradoras

---

<sup>73</sup> En este sentido, ver el artículo número 5 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros.

sobre los compromisos adquiridos por el primer asegurador. Cabe aclarar que el reasegurador no es parte en sentido estricto, sino un sujeto que podría, eventualmente, participar en forma directa en la relación contractual asegurativa, pues el seguro y el reaseguro son contratos autónomos.

**a.2) Asegurado y tomador:** en sentido estricto, asegurado es la persona que en sí misma, en sus bienes o intereses está expuesta al riesgo, es el titular del interés económico o jurídico en la conservación de la cosa asegurada. Es "aquella persona que se pone a cubierto del riesgo pagando una prima a cambio de la asunción de este por el asegurador".<sup>74</sup>

Con respecto al tomador del seguro, se estipula legalmente que "el seguro puede ser contratado por cuenta propia o por cuenta de un tercero determinado o que sea determinable al momento en que sean exigibles las prestaciones del seguro. En este último caso, deberán seguirse las siguientes reglas:

**a)** Debe indicarse tal situación en la póliza; además, podrá acordarse el derecho del tomador a la prestación asegurada en relación con su interés asegurable.

**b)** Las obligaciones y los deberes que se derivan del contrato corresponden al tomador del seguro, salvo que, por su naturaleza, deban ser cumplidos por la persona asegurada."<sup>75</sup> El asegurado deber ser mayor de edad, estar en pleno goce de sus facultades mentales y legales; si es menor de quince años, la nulidad del acto es absoluta y si tiene entre quince y dieciocho años, los actos son anulables.

Doctrinalmente, se asegura que la cualidad de ser asegurado solo puede recaer en quien sea titular de un interés o responsabilidad en la conservación de la cosa asegurada, esto por cuanto es en la existencia de ese interés o esa responsabilidad que radica el carácter indemnizatorio del seguro, la falta de interés lo convertiría en una simple operación de juego o apuesta.

---

<sup>74</sup> URIA, op cit, pág. 42.

<sup>75</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales Sección I.- Contrato de Seguros Artículo 6.- Contrato por cuenta de un tercero.



La capacidad es un elemento indispensable en el sujeto que pretende celebrar un contrato de seguro como asegurado, pues quiere decir que puede formalizar actos contractuales válidos; la normativa costarricense la define como "la capacidad jurídica es inherente a las personas durante su existencia, de un modo absoluto y general. Respecto de las personas físicas, se modifica o se limita, según la ley, por su estado civil, su capacidad volitiva o cognoscitiva o su capacidad legal; en las personas jurídicas, por la ley que las regula."<sup>76</sup>

Efectivamente, es en los riesgos patrimoniales, es decir, aquellos en los que el siniestro afecta directamente a la masa económica del asegurado en donde este se encuentra obligado al pago de la prima, sus bienes constituyen directamente el objeto asegurado. El "contratante", "asegurado" y "beneficiario" suelen ser la misma persona que, a la misma vez, suscribe la póliza de seguro y tiene el derecho a percibir la indemnización económica en el caso de producirse el siniestro.

La Ley Reguladora del Contrato de Seguros dispone en su artículo sexto que el seguro puede ser contratado por cuenta de un tercero siempre y cuando esto se indique en la póliza; además, podrá acordarse el derecho del tomador a la prestación asegurada en relación con su interés asegurable. También se indica que las obligaciones y los deberes que se derivan del contrato corresponden al tomador del seguro, salvo que, por su naturaleza, deban ser cumplidos por la persona asegurada.

**a.3) Beneficiario:** es el titular de los derechos indemnizatorios con respecto del interés asegurado, por consiguiente, es a quien se le debe la indemnización como consecuencia económica del riesgo realizado. Puede realizar todos los actos para evitar o disminuir el riesgo, salvo pacto en contrario. El beneficiario y el asegurado pueden coincidir en la misma persona. La designación del beneficiario puede ser expresa o tácita, aunque es práctica normal que el beneficiario tenga en alguna forma un vínculo común de intereses personales, familiares o económicos con el asegurado o contratante.

---

<sup>76</sup> Código Civil, artículo 36.

**a.4) Agente:** es aquella persona dependiente de la empresa aseguradora, promueve que los presuntos asegurantes hagan ofertas. Las comunicaciones que efectúe el tomador del seguro con el agente de seguros que medie o que haya mediado en el contrato, surtirán los mismos efectos que si se hubiesen realizado directamente a la entidad aseguradora.

**a.5) Corredor:** es la persona física o jurídica que realiza la actividad mercantil de mediación de seguros privados, pero sin mantener vínculos contractuales que supongan algún tipo de afección con entidades aseguradoras; y que ofrece asesoramiento independiente, profesional e imparcial a quienes demanden la cobertura de los riesgos a los cuales se encuentran expuestos sus personas, sus patrimonios, sus intereses o responsabilidades según sea el caso correspondiente.

Dentro de los deberes de los corredores de seguros, se encuentra el de informar a quien trate de concertar el seguro sobre todas las condiciones del contrato que a su juicio son beneficiosos, así como ofrecer la cobertura que, de acuerdo a su criterio profesional, mejor se apropie a las necesidades de aquel; de igual forma, son también responsables por la concurrencia de los requisitos que ha de reunir la póliza, para que, de forma idónea, se celebre el contrato.

Asimismo, mantienen sus obligaciones durante la vigencia del contrato de seguro en que hayan intervenido a facilitar al tomador, al asegurado y al beneficiario del seguro la información que reclamen sobre cualquiera de las cláusulas de la póliza y, en caso de siniestro, a prestarles tanto su asistencia como su asesoramiento.

El pago del importe de la prima efectuado por el tomador del seguro al corredor no se entenderá realizado a la entidad aseguradora a menos que el corredor entregue al tomador del seguro el recibo de prima de la entidad aseguradora.

Las relaciones con las entidades aseguradoras derivadas de la actividad de mediación del corredor de seguros se regirán por los pactos que las partes

acuerden libremente, sin que dichos pactos puedan en ningún caso afectar la independencia del corredor de seguros.<sup>77</sup>

**a.6) El reasegurador:** es el encargado de asegurar su responsabilidad con un segundo asegurador. Este segundo asegurador tiene la finalidad de "conseguir la compensación estadística que necesita, igualando u homogeneizando los riesgos que componen su cartera de bienes asegurados mediante la cesión de parte de ellos a otras entidades. En tal sentido, el reaseguro sirve para distribuir entre otros aseguradores los excesos de los riesgos de más volumen, permitiendo el asegurador directo (o reasegurado cedente) operar sobre una masa de riesgos aproximadamente iguales, por lo menos si se computa su volumen con el índice de intensidad de siniestros. También a través del reaseguro se pueden obtener participaciones en el conjunto de riesgos homogéneos de otra empresa y, por lo tanto, multiplicar el número de riesgos iguales de una entidad".<sup>78</sup>

#### **Sección b): Elementos objetivos.**

Determinados taxativamente por la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, corresponden a los siguientes:

**b.1) El consentimiento de las partes:** el consentimiento es el resultado de la integración armoniosa y conjunta de las declaraciones de voluntad de las partes. En este orden de ideas, en un contrato de seguro habrá consentimiento cuando exista la coincidencia de dos declaraciones de voluntad que procediendo de sujetos diversos concurren en un fin común y se unen. Una de ellas promete y la otra acepta, y ambas declaraciones dan lugar a una nueva denominada voluntad contractual y la cual es el resultado de las voluntades individuales, y que constituye una entidad nueva capaz de producir el efecto jurídico deseado.

---

<sup>77</sup> Fundación MAPFRE, Diccionario MAPFRE de Seguros, <http://www.mapfre.com/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?c/corredor-de-seguros.htm>.

<sup>78</sup> Fundación MAPFRE, Diccionario MAPFRE de Seguros, <http://www.mapfre.com/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?r/reaseguro.htm>.

Esa voluntad contractual resulta del encuentro de la oferta con la aceptación, que si bien constituyen declaraciones de voluntad procedentes de centros de interés distintos, tiene un mismo contenido.

Técnicamente encontramos respaldo de lo anterior en el artículo 24 de la nueva Ley del contrato de seguros, pues indica que el perfeccionamiento del contrato se da cuando la solicitud de seguro cumple con todos los requerimientos del asegurador, cuando sea aceptada o rechazada por éste. Sin embargo, el asegurador deberá pronunciarse dentro de un plazo no mayor a treinta días naturales a partir de la fecha de su recibo; de no hacerlo, se entenderá tácitamente aceptada a favor del solicitante. Lo anterior tiene una única excepción, tratándose de un caso complejo, estipulado de antemano en el Reglamento de la ley: el asegurador deberá indicar al solicitante la fecha posterior en que se pronunciará, la cual no podrá exceder de tres meses.

Como vemos, el acuerdo y el consentimiento de las partes tiene prioridad en toda contratación, así en el artículo 16 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, se consiente la posibilidad de dar por terminado el contrato por parte del asegurado en forma anticipada, sin responsabilidad; sin embargo, debe cumplir con exigencias mínimas como dar aviso al asegurador con un mes de anticipación y éste tendrá derecho a conservar la prima devengada y deberá devolver la no devengada.

Este es un derecho conservado por el asegurador, en caso de que el asegurado unilateralmente decida abandonar la relación contractual.

#### **b.2) El interés asegurable.**

El objeto fundamental del contrato de seguro de transportes marítimo es la relación que exista entre el asegurado y el bien objeto del seguro, a esta importante relación se le conoce como **interés asegurable**, el cual encuentra su descripción en el artículo 9 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros cuando se dice que el interés asegurable es el interés lícito de mantener el objeto en buen estado, o sea, velar porque no ocurra el siniestro.

Se indica, además, que en los seguros de daños se considera interés asegurable el interés económico que la persona asegurada debe tener en la conservación del bien objeto del seguro o de la integridad patrimonial de la persona asegurada. Si el interés de la persona asegurada se limita a una parte de la cosa asegurada, su derecho se limitará únicamente a la parte de su interés. Cuando la persona asegurada no tenga interés asegurable al momento de contratar el seguro, podrá hacerlo válidamente sujeto a la condición suspensiva que, en el plazo convenido por las partes, adquiera tal interés asegurable.

A través de la historia, se ha generado mucha polémica derivada de lo que se entiende por el objeto del contrato. En la doctrina, gran parte de los autores sostiene que, efectivamente, el objeto del contrato es el interés asegurable, otros dirán que el objeto lo son las cosas expuestas al riesgo, sobre las cuales recae la protección del seguro, por ejemplo, el buque o, como en el caso que nos interesa, las mercancías aseguradas. Sin embargo, el concepto de interés asegurable tiene que ver con la causa justa que es la función jurídica del negocio. La indemnización se extiende a los daños que hubiera sufrido el interés asegurado.

Algo más estructurado se propone al definir el interés asegurable como "una relación de necesidad, lícita, permanente e interna que vincula, primero al sujeto tomador del seguro, segundo al peligro, amenaza o incertidumbre de la pérdida o del riesgo asegurable y tercero al bien mismo como cosa material, inmaterial o derecho; de tal forma que la alteración perjudicial o pérdida del bien implican o tienen como inmediata y directa consecuencia el menoscabo de la esfera económica patrimonial del sujeto tomador del seguro o asegurado".<sup>79</sup>

El interés asegurable determina el valor asegurable e indemnizable. Pueden darse casos en que el valor asegurable no coincida con el valor del objeto a asegurar, pues equivale al valor que se le atribuye por el tomador del seguro al interés asegurado al momento de la celebración del contrato. De igual forma, el valor

---

<sup>79</sup> SOTO RODRÍGUEZ, JOSÉ LUIS. Manual de Derecho en Seguros. Costa Rica, INS 1995 págs. 33-34.

de la cosa puede variar y, sin embargo, mantenerse el valor asegurable inalterado.

El cambio de titularidad de este interés no afecta a la valoración del riesgo que hubiera sido aceptado por el asegurador, se mantiene durante la vigencia del contrato, lo que no solo facilita la circulación de las mercancías en el tráfico internacional, sino también la utilización de los seguros marítimos.

Se debe comprender entonces que el interés asegurable debe concurrir en quien desee la cobertura de determinado riesgo, lo cual se refleja en su deseo sincero de que el siniestro no tenga lugar, ya que la consecuencia tendría como resultado un perjuicio en su patrimonio.

Para vislumbrar con mayor facilidad este concepto, se ha de tener en cuenta que lo que se asegura, es decir, el objeto del contrato, no es la cosa amenazada por un peligro fortuito, sino el interés del asegurado en que el daño no se produzca. Cuando se hace mención de interés asegurable, es menester entender que este no corresponde solo a un requisito que imponen los aseguradores, sino una necesidad para velar por la misma naturaleza de la institución aseguradora, sin la cual sería imposible cumplir su función protectora en la sociedad.

Desde un punto de vista técnico, la existencia de contratos sin interés asegurable produciría necesariamente un aumento en la siniestralidad, ya que, como se ha demostrado con el pasar del tiempo, el número de siniestros aumenta en las épocas de crisis en que con facilidad existen muchas mercancías almacenadas sin valor comercial, pero con un valor asegurado equivalente al de un periodo normal, mientras que en las épocas de escasez el porcentaje de siniestralidad disminuye.

Si esta circunstancia se produce en casos en que el beneficio producido por los siniestros es relativamente reducido, gracias a la vigilancia de los aseguradores, no resulta difícil imaginar lo que ocurriría si pudieran asegurarse objetos de propiedad de terceros, recibiendo en caso de siniestro una cantidad a pesar de no haber sufrido perjuicio alguno.

Si decidimos realizar un análisis económico, un aumento de la siniestralidad produciría una elevación de las primas y el verdadero asegurado habría de pagar un precio superior al que realmente correspondería a su riesgo, perjudicándose así no solo a este, sino también la economía del país el cual se vería sometido a soportar una carga mayor a la debida.

Tal y como se indica en la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, en los seguros de daños, como lo es el Contrato de Seguro de Transportes, el interés asegurable debe ser susceptible de cuantificarse en dinero.

Para finalizar este apartado, cabe señalar la importancia del interés asegurado en todo Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías, pues el mismo numeral octavo de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros lo señala en su inciso b) como elemento esencial, so pena de que, si no se encontrare presente en la póliza, el contrato es absolutamente nulo, sin embargo, para evitar confusión alguna hay que tener presente lo descrito en el supra citado artículo 9, pues cuando el asegurado no tenga interés asegurable en el momento de contratar el seguro, podrá válidamente hacerlo sujeto a la condición suspensiva que, en el plazo convenido por las partes, adquiriera tal interés asegurable.

### **b.3) Riesgo asegurable.**

En nuestra legislación se dice que el seguro de transporte comprenderá todos los riesgos inherentes al transporte de mercancías de cualquier naturaleza, sea por agua, tierra o aire. Incluirá los daños a vehículos de transporte y la responsabilidad del transportista, ambos con ocasión de ese transporte, los daños a mercancías transportadas y el flete.<sup>80</sup>

"El riesgo es la probabilidad de pérdida de un bien, la amenaza o incertidumbre que, por circunstancias fuera de control consiente del sujeto, se le disminuya el patrimonio ostensiblemente, ante la pérdida o deterioro, repentino o accidental de la cosa material o inmaterial que aprecia".<sup>81</sup> "Es una eventualidad que hace

---

<sup>80</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo II.- Seguros de Daños. Sección III.- Seguro de Transporte Artículo 77.

<sup>81</sup> SOTO (1995) op.cit pág. 50.

nacer de una necesidad. El riesgo es la contingencia o probabilidad de un daño. Es la posibilidad de que se produzca un daño por la ocurrencia de un suceso incierto".<sup>82</sup>

Es la combinación de la probabilidad de ocurrencia de un suceso con sus consecuencias. Puede tener carácter negativo (en caso de ocurrir se producen pérdidas) o positivo (en caso de ocurrir se producen ganancias). En la terminología aseguradora, se emplea este concepto para expresar indistintamente dos ideas diferentes: por un lado, riesgo como objeto asegurado; por otro, riesgo como posible ocurrencia por azar de un acontecimiento que produce una necesidad económica y cuya aparición real o existencia se previene y garantiza en la póliza y obliga al asegurador a efectuar la prestación, normalmente indemnización, que le corresponde. Se habla de riesgos de mayor o menor gravedad, para referirse a la probabilidad más o menos grande de que el siniestro pueda ocurrir. Es la exposición de una cosa a una eventualidad dañosa conectada directamente con la navegación marítima, en otras palabras, es la posibilidad de un acontecimiento ligado con la navegación marítima, que pueda dejar como consecuencia un daño o un perjuicio patrimonial.

El riesgo realizado recibe el nombre de siniestro, una vez que este toma lugar, nace la acción compensatoria de la que es titular el beneficiario. El artículo 31 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros establece que el tomador está obligado a declarar al asegurador todos los hechos y las circunstancias por él conocidas y que, razonablemente, pueda considerar relevantes en la valoración del riesgo; asimismo, indica que quedará relevado de esta obligación cuando el asegurador conozca o debiera razonablemente conocer la situación.

El artículo 40 de la ley que en Costa Rica regula la materia de seguros, hace una distinción terminológica de vasta importancia, pues se denomina riesgo asegurable la posibilidad de que ocurra un evento futuro e incierto que no depende de la voluntad del asegurado. Los hechos ciertos y los físicamente

---

<sup>82</sup> SERRANO PINTO, GERMAN. Curso Elemental sobre el derecho de seguros en Costa Rica, San José, 1978, pág. 27.



imposibles, así como el juego y la apuesta no constituyen riesgos asegurables, y se denomina siniestro a la manifestación concreta del riesgo asegurado que hace exigible la obligación del asegurador.

## **1. Características del riesgo**

El riesgo es un elemento esencial en el contrato de seguros, de tal manera que si no existe o cesa antes de comenzar el contrato, éste es nulo. Sus principales características son:

**1.1. Incierto o aleatorio:** debe existir una relativa incertidumbre, pues el conocimiento de su existencia real haría desaparecer la aleatoriedad, principio básico del seguro. Esta incertidumbre no solo se materializa de la forma normal en que generalmente es considerada (ocurrirá o no ocurrirá), sino que en algunas ocasiones se conoce con certeza que ocurrirá, lo que se ignora es cuándo. Podría ser que la incertidumbre se apoye en el dilema de si ha ocurrido, lo cual es usual en el seguro de transportes ya que, por ejemplo, es totalmente factible la suscripción de una póliza que asegure el riesgo de hundimiento de un buque desaparecido, desconociendo ambas partes contratantes si en el momento de suscribirse la póliza el barco ha naufragado o no.

**1.2. Posible:** tiene que existir posibilidad de riesgo; entiéndase, el siniestro cuyo acaecimiento se protege con la póliza. Tal posibilidad o probabilidad tiene dos limitaciones extremas: de un lado, la frecuencia; de otro, la imposibilidad. La excesiva reiteración del riesgo y su materialización en siniestros atenta contra el principio básico antes aludido: el alea. Del mismo modo, la absoluta imposibilidad de que el riesgo se manifieste en siniestro situaría a las entidades aseguradoras en una posición privilegiada al percibir unos ingresos no sujetos a contraprestación, lo cual resultaría tan absurdo como la reiteración continua de siniestros.

**1.3. Concreto:** el riesgo tiene que ser analizado y valorado por la aseguradora en dos aspectos, cualitativo y cuantitativo, antes de proceder a asumirlo. Sólo de esa forma, la entidad podrá decidir sobre la conveniencia o no de su aceptación y, en caso afirmativo, fijar la prima adecuada. Una designación ambigua del riesgo

que pretende asegurarse, una concreción de sus características, naturaleza, situación, entre otras, imposibilitan el estudio y análisis previos a la aceptación del mismo. De igual forma, no puede garantizarse un riesgo cuya valoración cuantitativa escape de todo criterio objetivo basado en la experiencia o en unos cálculos actuariales que determinen, al menos con aproximación, la prima que habría de establecerse para que el negocio sea válido y justo desde cualquier punto que pueda ser analizado.

**1.4. Lícito:** el riesgo que se pretenda asegurar no puede ir en contra de las reglas morales o de orden, ni en perjuicio de terceros, o sea, que no sea prohibido, pues de ser así, la póliza que lo protegiese sería nula automáticamente. Este principio de la licitud tiene, sin embargo, dos excepciones aparentes, materializadas en el seguro de vida, en el que se puede cubrir el riesgo de muerte por *suicidio* (circunstancia que lesiona el principio de orden público) y en el seguro de responsabilidad civil, en donde pueden garantizarse los daños causados a terceros cometidos por *imprudencia* (aspecto legalmente sancionado por el ordenamiento penal de cualquier país).

Sin embargo, ambas excepciones encuentran su lógica justificación; en el caso del suicidio, porque las pólizas establecen generalmente un año de carencia, contado a partir de la fecha de efecto de la póliza, durante el cual, el riesgo de muerte por este motivo no está garantizado, con lo cual se evita la emisión de contratos suscritos con la única idea de obtener una fuerte indemnización por cuenta de la entidad aseguradora; y en cuanto al seguro de responsabilidad civil, porque el fin esencial del seguro, en este caso es la protección de la víctima, que podría quedar desamparada en caso de insolvencia del causante de los daños y porque la imprudencia es un delito de los que llamamos culposos, en los que no existe dolo o mala fe, sino, tan solo una ausencia más o menos acusada de diligencia por parte del causante de los daños.

**1.5. Fortuito:** el riesgo debe provenir de un acto o acontecimiento ajeno a la voluntad humana de producirlo. No obstante, es indemnizable el siniestro producido a consecuencia de actos realizados por un tercero, ajeno al vínculo

contractual que une a la entidad y al asegurado, aunque en tal caso, la aseguradora se reserva el derecho de ejercitar las acciones pertinentes contra el responsable de los daños (principio de subrogación), como también es indemnizable el siniestro causado intencionadamente por cualquier persona, incluido el propio contratante o asegurado, siempre que los daños se hayan producido con ocasión de fuerza mayor o para evitar otros más graves.

**1.6. Debe existir al momento del contrato:** no se pueden asegurar riesgos ya realizados, es decir, donde su grado de incertidumbre es cero. Aunque el asegurado y asegurador ignoren de buena fe la realización del riesgo, el contrato deviene nulo por la ausencia de una causa que lo justifique o de razón a su existencia.

**1.7. Debe ser técnicamente idóneo:** se deben respetar las reglas matemáticas, actuariales, económicas y financieras que son propias del seguro.

**1.8. De contenido económico:** la realización del riesgo ha de producir una necesidad económica que se satisface con la indemnización correspondiente.

Doctrinalmente existe una serie de peligros que se pueden considerar a la hora de aplicar un seguro a un determinado sujeto según los intereses que desee proteger, la constante aplicación de diversas pólizas ha creado un marco de elementos que las aseguradoras toman en cuenta a la hora de suscribir un contrato, sea para incluirlos en el documento, para excluirlos o para poder calcular montos de primas o posibles indemnizaciones.

Ahora bien, sin hacer distinción alguna, podemos encontrar un amplio espectro de los peligros o riesgos con los que un navío puede encontrarse en el mar. A continuación se desglosa una completa lista redactada por los autores del libro Seguro de Transporte de Mercancías. Análisis de riesgos y coberturas<sup>83</sup>

## **2-Peligros o riesgos asegurables:**

### **2.1 .Fuerza mayor o accidentes mayores:**

---

<sup>83</sup> MUNAR MARTÍNEZ, JORGE. GALLEGO VANA, ALBERTO. Seguro de Transporte de Mercancías. Análisis de riesgo y coberturas. Editorial Plus Ultra, 1º Edición, Madrid, España, 1987, págs. 66 a 74.

- **Peligros de la mar (perils of the sea)**

- **Naufragio:** pérdida del barco por accidente, si se sumerge sin acción violenta constituye el hundimiento, de igual forma, ambos riesgos pueden ser cubiertos por la póliza.
- **Varada o embarrancada:** varada supone poner el buque en la tierra voluntariamente, por otro lado, embarrancada implica que el buque quedó en la tierra imprevistamente, pero ambas implican la encalladura accidental.
- **Choque:** abordaje, encuentro violento entre dos buques. Para el autor, un concepto más amplio en este punto es el de **colisión**, que abarca el choque entre dos buques o el de un buque contra un objeto fijo o flotante.

**Peligros sobre la mar:**

- **Incendio:** fuego que abrasa lo que no está destinado a arder. El incendio tiene dos casos secundarios:
  - **La combustión espontánea:** que es la acción de arder sin que haya intervenido la aplicación de un foco de calor.
  - **Explosión:** acción súbita y violenta de la presión de gas o de los vapores que puede estar o no combinada con el incendio.

**2.2. Accidentes menores:** no son fuerza mayor, ni accidentes mayores, en Inglaterra se les conoce como riesgos extraños, pues son ajenos a los riesgos marítimos propiamente dichos.

- **Peligros específicos para ciertas mercancías:**

- **Agua dulce, de mar o ambas:** cuando son consecuencia de la violencia de los elementos, por ejemplo, por una tempestad.

- **Sudor del barco o vaho de bodega:** es el agua condensada en la bodega de un buque a raíz de diferencias bruscas de temperatura.

- **Herrumbre y oxidación:** resulta de la mojadura y de la humedad, afecta a los metales. No se considera asegurable cuando es debido a las consecuencias atmosféricas normales, o sea, cuando no interviene un elemento fortuito.

- **Rotura:** afecta, principalmente, mercancías frágiles y puede tener su origen en la manipulación brusca en el movimiento del transporte y en una protección o embalaje inadecuado.

- **Derrame y merma:** con mayor frecuencia en mercancías granuladas o en polvo, empaquetadas en balas, sacos o barriles y toda clase de líquidos de manera más o menos intensa. Solo se debe asegurar el derrame o la merma procedente de una acción exterior y fortuita, no la merma natural.

- **Peligros ocasionados por la interferencia humana:**

- **Negligencia:** no del asegurado, sino, de terceras partes, en especial del transportista, del agente de aduanas, del capitán de la tripulación, etc.
- **Interferencia criminal:** dentro de los más importantes el robo y el hurto.
- **Baratería:** que la constituye todo acto ilícito cometido voluntariamente por el capitán o tripulación en perjuicio del propietario o fletador del buque. En España se habla de dos tipos de baratería:
  - **Baratería simple:** cuando se trata de descuido o impericia del capitán.
  - **Baratería fraudulenta:** cuando hay dolo de por medio.
- **Echazón:** acto intencionado de arrojar la mercancía, debido a la manifestación de un vicio propio que hiciera necesaria tal medida.

**2.3. Riesgos sociales y políticos:** estos son cubiertos por medio de cláusulas concretas, dentro de los cuales se encuentran:

- **Riesgos de guerra.**
- **Huelgas.**
- **Alborotos populares.**
- **Conmoción civil.**

Sin embargo, tal y como se verá más adelante, existe una delimitación bastante puntual con respecto a las pólizas utilizadas por el Instituto Nacional de Seguros, pues con el paso del tiempo se ha ido desarrollando un sistema tan amplio que ha ido configurando de manera sumamente completa los elementos por

considerar y los requisitos por cumplir dentro de la negociación y ejecución de las pólizas por transporte de mercancías a través del mar.

### 3. Riesgo objetivo:

- **Riesgo objetivo de mercancías:** existe una inmensa variedad de mercancías que pueden ser objeto de un seguro de transportes y las diferencias entre las diversas clases de mercancías hace resaltar la gran importancia de la misma como factor para determinar el riesgo que asume el asegurador. A partir de diferentes criterios, los autores agrupan las siguientes categorías:

- **Según su estado físico:**

- **Sólidos:** máquinas, textiles, minerales, metales, etc.
- **Líquidos:** petróleos, aceites, bebidas, pinturas, etc.
- **Gaseosos:** oxígeno, nitrógeno, propano, etc.
- **Líquidos muy volátiles:** éter, alcohol, gasolina, etc.
- **Granulados o en forma de polvo:** cereales, azúcar, cemento, etc.

- **Según la forma en que se transportan:**

- **Embaladas:** productos elaborados.
- **Sin embalar:** automóviles.
- **A granel:** trigo, petróleo.

- **Según su género:**

- **Peligrosas:** explosivas, líquidos inflamables.
- **Perecederas:** alimentos.
- **Según su embalaje:** cajas de cartón, cajas de madera, sacos.
- **Según el medio de transporte:** camión, ferrocarril, barco, avión. También se debe tomar en cuenta el estado en que ese medio de transporte se encuentra.
- **Según la forma de embarque:** sobre cubierta o en bodega.
  - **Riesgo objetivo: Cascos:**
    - **Material de construcción:** madera, hierro, acero.
    - **Año de construcción.**
    - **Tonelaje.**
    - **Navegación:** cabotaje, altura, atlántico, mediterráneo.
    - **Servicio que presta:** pasajes, mercantes.
    - **Propulsión:** vapor, motonave, velero.
    - **Clasificación:** realizada por varias organizaciones, la más conocida: *Lloyd's Register of Shipping*.

**3. Riesgo subjetivo:** son aquellos que derivan de la personalidad del armador, cargador, exportador, entiéndase, del asegurado; es este el elemento básico para la evaluación y apreciación del riesgo subjetivo. En el seguro de



mercancías, generalmente se excluye la negligencia del asegurado y sus empleados, en el seguro de cascos, por ejemplo, el seguro cubre la baratería y la negligencia del capitán y la tripulación.

#### **b.4) La prima del seguro.**

Se define como la contrapartida económica del asegurado, pues debe entregarla al asegurador en virtud de la traslación del riesgo y del eventual pago indemnizatorio.<sup>84</sup> La prima puede ser considerada como el precio que se paga por la contratación del seguro; en los contratos onerosos la base es obtener un lucro de la actividad realizada y el contrato que hoy día nos ocupa no es la excepción.

Más específicamente, podemos considerarla como el aporte económico que ha de satisfacer el contratante o asegurado a la entidad aseguradora en concepto de contraprestación por la cobertura de riesgo que este le ofrece. Desde un punto de vista jurídico, es el elemento real más importante del contrato de seguro, porque su naturaleza, constitución y finalidad lo hacen ser esencial y típico del contrato sub exámine en el presente trabajo.<sup>85</sup>

El artículo 34 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros la define como el pago, o uno de los pagos periódicos, a que se obliga el asegurado como contraprestación de los servicios que recibe en virtud de un contrato de seguro. La prima muestra otra característica del contrato de seguros: la onerosidad, donde los sacrificios que mutuamente realizan las partes están compensados o encuentran su equivalencia en el beneficio que obtienen.

El pago de la prima es el sacrificio realizado por el asegurado a cambio del traslado del riesgo de un eventual siniestro, equivale al precio del seguro y a la remuneración que corresponde al asegurador por todos los riesgos que acepta a

---

<sup>84</sup> SOTO (1995) op.cit. pág. 56.

<sup>85</sup> Fundación MAPFRE. Diccionario MAPFRE, <http://www.mapfre.com/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?p/prima.htm>.

su cargo. Su pago es una de las obligaciones principales del asegurado para mantener vigente la garantía, y su incumplimiento provoca la pérdida de todo derecho. La prima es un monto global que cubre todos los gastos, comisiones, costos, márgenes y aportes definidos por ley. Para todo efecto contractual, se tendrá como domicilio de pago las sedes de la empresa aseguradora, en el caso de Costa Rica, serían las sedes del INS.

En nuestra legislación, se dice que la prima es debida por adelantado desde el perfeccionamiento del contrato y, en el caso de primas de pago fraccionado, en las fechas acordadas. Si las partes no pactan un pago fraccionado se entenderá que la prima cubre el plazo del contrato en su totalidad. Deberá ser pagada en dinero dentro de los diez días hábiles siguientes, salvo pacto en contrario, en beneficio de la persona asegurada, excepto en el caso de los seguros autoexpedibles o con una duración menor a este plazo, en cuyo caso deberá cancelarse al momento de suscribirse el contrato. La prima deberá ser pagada en el domicilio del asegurador, en el de sus representantes o intermediarios debidamente autorizados, salvo que las partes hubieran acordado otro lugar.<sup>86</sup>

De acuerdo con el Reglamento sobre autorizaciones, registros y requisitos de funcionamiento de entidades supervisadas por la Superintendencia General de Seguros, en su artículo 3 inciso p, la prima, llamada prima pura o de riesgo, es aquella necesaria para hacer frente a los costos derivados de la prestación, estimada con base en técnicas actuariales.<sup>87</sup>

La prima tiene elementos esenciales los cuales pueden variar, siendo que existen diversos tipos de prima de acuerdo con lo estipulado por el Reglamento sobre autorizaciones, registros y requisitos de funcionamiento de entidades supervisadas por la Superintendencia General de Seguros, a saber:

---

<sup>86</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales Sección IV. Prima. Artículo 35.- Pago de la prima.

<sup>87</sup> Reglamento sobre autorizaciones, registros y requisitos de funcionamiento de entidades supervisadas por la Superintendencia General de Seguros, Consejo Nacional de Supervisión del Sistema Financiero, San José, Costa Rica, artículo 3 inciso p.

**b.4.1) Prima pura o de riesgo:** es aquella necesaria para hacer frente a los costos derivados de la prestación, estimada con base en técnicas actuariales, como se dijo líneas atrás.

**b.4.2) Prima de inventario:** corresponde a la prima pura incrementada en el recargo para gastos previstos en la nota técnica.

**b.4.3) Prima comercial o de tarifa:** es aquella que paga el tomador del seguro. Incluye la prima pura, los gastos y otros recargos que correspondan de acuerdo con la nota técnica. Los recargos adicionales que no establezcan la nota técnica y cualquier tributo creado por ley, se cobrarán de forma independiente.

Grosso modo, la prima se compone de los siguientes elementos:

- a) Precio teórico medio de la probabilidad de que ocurra un siniestro.
- b) Recargo por gastos de administración, producción, compensación y redistribución de riesgos, más el beneficio comercial.
- c) Otros gastos accesorios o fiscales repercutibles en el asegurado.

El asegurador no podrá cobrar ninguna suma adicional a la prima salvo tributos aplicables y demás gastos que hayan sido establecidos expresamente en la póliza.

Además, según la nueva ley, cubre todo el plazo del contrato y debe pagarse en dinero dentro de los diez días hábiles siguientes (artículo 38), sin embargo, por acuerdo de partes, todo esto puede ser modificado, siendo posible el pago fraccionado de la prima y las obligaciones del asegurador, durante este plazo para el pago se mantienen incólumes.

Según lo anterior y tras haber examinado las condiciones generales de la póliza, la prima del contrato de transporte marítimo de mercancías puede ser pagada en fraccionamientos mensuales, trimestrales o semestrales. Si el asegurado opta por alguna de esas formas de pago deberá pagar un recargo proporcional.

No sólo la forma de pago de la prima puede modificarse, sino además, el previamente mencionado numeral 38 establece que la prima admite modificaciones en el monto, las cuales deben ser pactadas en la póliza, dichas modificaciones pueden causar que el asegurado deba cancelar un mayor monto, el cual, de igual forma, se cancelará en un término no mayor a diez días naturales contados a partir de la fecha cuando el asegurador acepte la modificación y, en caso contrario, donde el asegurador deba devolver parte de la prima; éste, además, deberá efectuarla en un plazo no mayor de diez días hábiles a partir de la solicitud.

La prima de ninguna forma es un monto único fácilmente calculable, sino que requiere del análisis integral de ciertos aspectos para su fijación.

El proyecto es claro en establecer el manejo de la prima, en las diversas situaciones que puedan acontecer, para protección de las partes, así por ejemplo, el artículo 30 establece una protección clave para el asegurador al indicar que existe responsabilidad solidaria entre el transmitente y el adquirente frente al asegurador del pago de las primas adeudadas con anterioridad al traspaso y cualquier obligación que corresponda, en el caso de transmisión de la póliza.

Como se mencionó anteriormente, la prima puede ser fraccionada de forma que pueda pagarse en tramos, sin embargo, el artículo 37 establece que si el siniestro se llevara a cabo y el asegurador paga la indemnización correspondiente a la pérdida total, se entenderá por devengada la prima correspondiente al resto del período con base en el cual fue calculada y, en este caso, las fracciones no canceladas serán exigibles en el momento de la indemnización. El asegurado podrá realizar el pago correspondiente en ese momento o, en su defecto, éste se deducirá de la suma prevista para la indemnización.

Pese a que el pago fraccionado de la prima genera flexibilidad a la hora de contratar debido a que no exige la liquidez inmediata para cubrir en un solo momento el pago de la prima, dicho artículo protege al asegurador de una

eventual pérdida, ya que al cubrir las consecuencias del siniestro en su totalidad, podría quedar en desventaja frente al asegurado que ya no se ve coaccionado al pago toda vez que el siniestro ya fue cubierto completamente, por lo que tiene el derecho de hacer exigible el pago de la prima en su totalidad en ese momento o, de lo contrario, deducir lo correspondiente del pago de la indemnización.

Concretamente, la prima es el pago del seguro; es la suma que se abona con la finalidad de protegerse de un riesgo, ocurra o no el siniestro. Conforman la bilateralidad del contrato.

“Existe una extensión del período de pago de la prima posterior a la fecha de vencimiento, la cual es conocida como período de gracia y puede ser pagada sin el cobro de intereses y recargos, y en el cual se mantiene los derechos del asegurado.

El INS concede al asegurado un período de gracia según las siguientes condiciones:

1. Forma de pago Anual: 20 días hábiles.
2. Forma de pago Semestral: 15 días hábiles.
3. Forma de pago Trimestral: 15 días hábiles.
4. Forma de pago Mensual y pólizas cerradas: 10 días hábiles.”<sup>88</sup>

**b.5) La obligación del asegurador:** Es el compromiso del asegurador o de la empresa aseguradora, de pagar la indemnización en caso de que el riesgo se materialice, o sea, que ocurra el siniestro temido, lo cual se analizará más adelante en este trabajo, sin embargo, ha de aclararse que es la contraprestación que corresponde al asegurador frente a la obligación de pago de prima que tiene el asegurado.

---

<sup>88</sup> Instituto Nacional de Seguros. Póliza de Carga. Importación y Exportación en Colones Condiciones Generales pág. 11.

El fin de la indemnización es conseguir una reposición económica en caso de que el patrimonio del asegurado que fuera afectado por un siniestro, ya sea a través de una sustitución de los objetos dañados o por medio de la entrega de una cantidad en metálico equivalente a los bienes lesionados. Aún así, debe tomarse en cualquiera de ambos casos, es preciso que el valor de reposición no exceda del precio del objeto dañado inmediatamente antes de producirse el siniestro, pues de otra forma se produciría un enriquecimiento injusto para el asegurado, que incluso llegaría a tener interés en que el siniestro se realizase para obtener con ello un beneficio.

Por lo tanto, si el asegurador ha de cancelar las indemnizaciones que hayan de satisfacer a sus asegurados tienen una doble limitación: la primera es el hecho de que la indemnización no puede ser superior al capital asegurado en la póliza para el riesgo afectado por el siniestro; y la segunda es la que hace referencia que no se puede exceder del precio del objeto dañado inmediatamente antes de que se produzca el accidente previamente discutido.

Si el capital asegurado en la póliza lo es por un importe correcto, cuando se produce el siniestro no hay problemas prácticos en orden a la satisfacción de las indemnizaciones, ya que si el siniestro ha tenido carácter total, la indemnización equivaldría al 100% del capital asegurado y si el siniestro ha sido parcial, es decir, ha afectado a una parte determinada, se establece la correspondiente proporción.

El problema realmente surge cuando ha existido una valoración excesiva o defectuosa del objeto asegurado y el capital que consta en la póliza es superior o inferior, respectivamente, al que realmente tiene. En el primer supuesto (valoración excesiva o *supraseguro*), en caso de siniestro total, algunos asegurados pueden creerse en el derecho de poder reclamar el 100% del capital asegurado, arguyendo que la entidad de seguros ha estado percibiendo durante determinado número de años una prima proporcional a dicho capital y que, en consecuencia, ha de satisfacer la indemnización prevista en la póliza; en este caso, si ha habido algún error en la redacción de las condiciones particulares del

contrato, este puede ser imputable al propio asegurado que, cuando inicialmente hizo las declaraciones correspondientes en la propuesta, pudo actuar de mala fe, auto-perjudicándose al asignar a los bienes asegurados un valor superior al que realmente tenían y comprometiéndose, en consecuencia, a satisfacer una prima mayor, o bien actuó con negligencia al no declarar el precio exacto, ante cuya manifestación realmente los aseguradores son impotentes para realizar las investigaciones oportunas encaminadas a establecer el precio exacto del valor asegurado en cada caso concreto, por las dificultades prácticas que estas comprobaciones individuales podrían, eventualmente, llegar a exigir.<sup>89</sup>

Por el contrario, si lo que se produce es una valoración defectuosa del objeto asegurado (*infraseguro*) es lógico que la postura que mantenga la entidad de seguros consista en no abonar más cantidad de la asegurada, en proporción a la cual ha percibido las primas, aunque realmente el precio del valor en venta del objeto dañado sea superior al capital asegurado.

La otra opción del asegurador es no indemnizar al asegurado, por cuanto no se presentó siniestro alguno que perjudicase los patrimonios del interesado.

Para el caso que nos ocupa, sea los seguros de transporte de mercancía, el INS establece que la prima anual del seguro haya sido calculada con base en el monto anual estimado por el asegurado en la solicitud del seguro para el período póliza, siendo por ello provisional y quedando sujeta al ajuste correspondiente al concluir la vigencia natural de la póliza.

Si antes de concluir la vigencia del contrato, la prima provisional se consume, el asegurado está obligado a suministrar la nueva estimación del monto anual provisional y a pagar el ajuste de prima correspondiente. De lo contrario, cuando se realice la liquidación final, la prima resultante del monto no reportado se recargará con un porcentaje igual a la tasa interés activa promedio del Sistema Financiero vigente al momento de la liquidación.

---

<sup>89</sup> Fundación MAPFRE. Diccionario MAPFRE, <http://www.mapfre.com/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?i/indemnizacion.htm>.

## **Sección c): Elemento formal.**

### **c.1) La póliza.**

La póliza es el nombre que recibe el documento en que se plasma el contrato de seguro y en el que se establecen las obligaciones y derechos tanto de la aseguradora como del asegurado, y donde se describen las personas u objetos que se aseguran y se establecen las garantías e indemnizaciones en caso de siniestro.

La póliza es el escrito material por medio del cual se vale el mercado de los seguros para plasmar las condiciones del contrato que celebraran, es una denominación particular y específica en la que se resume el complejo conjunto de relaciones jurídico - técnicas que lo determinan. Su relevancia es mucha, pues no solo diagnostica el proceder del negocio jurídico en cuestión, sino que también representa el carácter probatorio del contrato; el asegurador o sus beneficiarios demuestran la relación que se estableció por medio de la póliza.

La póliza entra en vigencia a partir del momento en que el INS acepte el riesgo y el asegurado pague la prima; expirará a las 24 horas del último día de vigencia de la fecha señalada en las condiciones particulares. La póliza podrá prorrogarse por periodos iguales al inicial, siempre y cuando las partes consientan y el asegurado pague la prima de renovación correspondiente.

El contrato de seguro de transporte marítimo tendrá una vigencia anual, excepto que se contrate para un periodo de corto plazo, en cuyo caso se utilizarán las tarifas de corto plazo establecidas para este seguro. El periodo de vigencia se estipula en las condiciones particulares de la póliza. El seguro cubrirá únicamente reclamos por siniestros acaecidos durante la vigencia de la póliza.

El numeral 18 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros especifica varios aspectos con respecto a la póliza, los cuales son de suma importancia. Primero se



indica que el contrato, sus modificaciones o adiciones deberán ser formalizados por escrito en idioma español y lo acreditará la póliza respectiva; es en este artículo en el que podemos fundar el hecho de que el contrato de seguros está representado por la póliza, lo cual hace que se diferencie entre otros contratos.

Además, se indica que el asegurador está obligado a entregar a la persona asegurada la póliza o sus adiciones dentro de los diez días hábiles siguientes a la aceptación del riesgo o la modificación de la póliza, mas, el asegurador que acepte un riesgo que revista una especial complejidad, podrá entregar la póliza en un plazo mayor, previamente convenido con la persona asegurada, siempre y cuando entregue un documento provisional de cobertura dentro de los diez días hábiles indicados. Si en un caso como estos el asegurador no entrega la póliza a la persona asegurada será prueba suficiente, para demostrar la existencia del contrato, el recibo de pago de la prima o el documento provisional de cobertura.

De igual manera, se tendrán como condiciones generales acordadas las contenidas en los modelos de póliza registrados por el asegurador en la Superintendencia para el mismo ramo, cobertura y modalidad del contrato, según la prima que se haya pagado. Si hubiera varias pólizas de ese asegurador a las que esa prima sea aplicable, se entenderá que el contrato corresponde a la que sea más favorable para la persona asegurada. En ese mismo numeral se indica que el asegurador tendrá la obligación de expedir, a solicitud y por cuenta de la persona asegurada, en forma inmediata, el duplicado de la póliza, así como las declaraciones hechas en la propuesta o solicitud de seguro.

De acuerdo con el Reglamento Sobre Autorizaciones, Registros y Requisitos de Funcionamiento de Entidades Supervisadas por la Superintendencia General de Seguros, en su artículo 3 inciso s), la póliza es el documento que establece las

condiciones generales y particulares del contrato de seguro que define los derechos y obligaciones de las partes relacionados con determinado seguro.<sup>90</sup>

Es de suma importancia hacer mención en este apartado que, el Instituto Nacional de Seguros establece al inicio de la póliza de importación y exportación de carga que las Condiciones Particulares tienen prelación sobre las Especiales y éstas sobre las Generales. Si el contenido de la póliza difiere de la solicitud o propuesta de seguro, prevalecerá la póliza.

Si la póliza contiene cláusulas diferentes a lo solicitado por el cliente prevalece la póliza, sin embargo, existe un plazo de treinta días naturales a partir de la entrega de la póliza para solicitar la rectificación de las cláusulas respectivas. En este caso, las cláusulas sobre las que no se ha solicitado rectificación serán válidas y eficaces desde la fecha de emisión de la póliza.

Transcurrido el plazo a que se refiere el párrafo anterior, caducará el derecho de la persona asegurada de solicitar la rectificación de la póliza; la posibilidad de solicitarla deberá insertarse en las condiciones generales de toda póliza.<sup>91</sup> Este artículo es otro de los cuales podemos señalar en la ley como uno en donde se busca la igualdad o equidad entre la relación asegurador – asegurado, por tanto, si bien es cierto, el contrato de transporte de seguros es uno clasificable como de adhesión, el asegurador está en el deber de ofrecer a su cliente uno que satisfaga de la mejor forma posible la necesidad de protección de su patrimonio y, ante la vulnerabilidad que podría sufrir el asegurado, se le brindan las armas para poder ejecutar las acciones correspondientes a la búsqueda de la contratación de un servicio adecuado y lo suficientemente apropiado como para resguardar su patrimonio.

---

<sup>90</sup> Reglamento sobre autorizaciones, registros y requisitos de funcionamiento de entidades supervisadas por la Superintendencia General de Seguros, Consejo Nacional de Supervisión del Sistema Financiero, San José, Costa Rica, artículo 3 inciso s.

<sup>91</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales Sección II.- Póliza de Seguro. Artículo 23.- Rectificación de la póliza.

Como vimos anteriormente, la póliza debe contener ciertos requisitos entre los cuales se encuentran las calidades de las partes, lugar de notificaciones, clase de seguro del que se trate, entre otros, los cuales fueron antes debidamente anotados, además, la póliza debe ser integrada siguiendo los numerales 20 y 21 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguro, esto por la solicitud de seguro firmada por el asegurado, la propuesta de seguro aceptada por el asegurado y los documentos que las complementen y, en caso de que alguno de estos documentos difiera, prevalecerá la póliza, en donde pueden rectificarse las cláusulas en que difieran en el plazo de 30 días naturales a partir de la entrega de la póliza.

De acuerdo con el artículo 19 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, la póliza puede ser nominativa, a la orden o al portador, salvo en los seguros de personas que debe ser nominativa.

Esta clasificación depende de la designación del titular de la póliza y se describe a continuación:

**c.1.1) Póliza nominativa:** es la que garantiza a la persona en ella designada al efecto y se transmiten por endoso nominativo, salvo referidas a seguros de personas que son intransferibles, esto según el artículo 25 de la Ley que regula el tema de los Contratos de Seguros.

**c.1.2) Póliza a la orden:** esta clase de póliza protege a la persona en cuyo favor se emite y, según el numeral 25, se transmiten por endoso nominativo o endoso en blanco.

**c.1.3) Póliza al portador:** en ésta, la persona garantizada es aquella que legítimamente posee la póliza,<sup>92</sup> según el mismo artículo se transmiten por simple tradición.

---

<sup>92</sup> Instituto de Ciencias del Seguro de Fundación Mapfre. “Contrato de Seguro, Unidad Didáctica 1, Fundamentos del contrato de seguro”, 2008, pág. 29.

## **c.2. Elementos comunes a las pólizas.**

Ahondando aún más en la exposición de la póliza, resulta indispensable en este punto, enumerar los elementos comunes a todas las pólizas, según la doctrina, los cuales competen a:

**c.2.1. El encabezamiento:** cada póliza lleva un encabezamiento que contiene el nombre y domicilio del asegurador y del asegurado (elemento personal). Se debe indicar el carácter con que el asegurado contrata el seguro, si es en su propio nombre o por cuenta de otro.

**c.2.2. Cláusula de exposición o preámbulo:** cuando una póliza está en estilo narrativo, la exposición contiene los nombres de las partes y duración del seguro, entre otros detalles. En las pólizas modernas, las cuales son programadas, podría incluso ocurrir que no se incluya el nombre de la compañía.

**c.2.3. Cláusula de operatividad:** es en esta cláusula en donde se detalla el alcance que tendrá la cobertura de la póliza, por lo cual es de extensión variable.

**c.2.4. Cláusula de la firma:** obedece a las normas de cada aseguradora, son estas las encargadas de disponer la forma en que se formalizarán los documentos. En aras de agilizar la tramitación de las pólizas, no siempre se exige que sean suscritas por el director, un empleado autorizado al efecto puede hacerlo.

**c.2.5. Condiciones:** son las pautas que norman y regulan las protecciones otorgadas. Son expresas o tácitas, éstas últimas representan la máxima buena fe del contrato y al interés asegurable, la existencia del objeto asegurado y la identidad

de este. Las condiciones varían de póliza a póliza. Los tipos de condiciones son:

**c.2.5.1) Condiciones previas:** son los hechos materiales expuestos durante las negociaciones que el contrato conlleva.

**c.2.5.2) Condiciones subsiguientes:** corresponden a aquellas posteriores al contrato. Por ejemplo, la exigencia hecha al asegurado de informar cambios que pudieran darse e influir en la concreción del riesgo.<sup>93</sup>

### **c.3. Modalidades de contratación de pólizas.**

Como hemos visto, existe una multiplicidad de elementos o factores que afectan y conforman las pólizas, las cuales varían según el tipo de seguro y, ante tales circunstancias, el Instituto Nacional de Seguros establece distintas modalidades de contratación de pólizas; las disponibles para pólizas de carga son:

**c.3.1. Póliza Cerrada:** mediante esta modalidad se asegura la mercadería transportada en un solo transporte, el INS indemnizará el daño producido después del plazo de cobertura, si la prolongación del viaje o del tiempo de transporte obedece a un siniestro cubierto por el seguro. La tarifa para emisión se aplica al monto asegurado del mismo.

**c.3.2. Póliza Abierta de Declaraciones:** mediante esta modalidad se asegura la totalidad de los transportes que el Asegurado realiza durante la vigencia anual del seguro. La tarifa para emisión o renovación se aplica al monto anual provisional estimado, y la prima definitiva se liquida al final del período, anual o

---

<sup>93</sup> ARGÜELLO VILLALOBOS. BARRIOS RODRÍGUEZ, Op cit, pág. 72

mensualmente, a elección del asegurado. Para contratos con vigencias menores a un año, pueden suscribirse a corto plazo y su tarificación dependerá del periodo de vigencia elegido por el asegurado.

En cualesquiera de las coberturas anteriores, el presente seguro resguarda la **Cláusula de avería gruesa y ambos culpables de abordaje**, la cual cubre la avería gruesa y los gastos de salvamento regulados o determinados con base en el contrato o en las leyes y usos que las regulan caso por caso, si tales gastos han sido hechos en el intento de evitar pérdidas provenientes de cualquier causa de este seguro u otros.

En caso de que la cláusula corresponda al transporte marítimo de animales vivos, se cubrirá exclusivamente la muerte, el sacrificio por orden de las autoridades y el extravío de los animales, debido directamente a uno de los acontecimientos enumerados en la Cobertura C de las Condiciones Generales, las cuales incluyen incendio o explosión, que el buque haya embarrancado, tocado fondo, se haya hundido o zozobrado, haya abordaje, colisión o contacto del buque con otra embarcación, descarga de la carga en un puerto de arribada forzosa, sacrificio en avería gruesa, echazón, rayo, ciclón, huracán, terremoto y daños que ocasione la carga al vehículo utilizado como medio de transporte. Además, se cubre la contribución del asegurado a la Avería Gruesa y a los gastos de salvamento, según se estipula en este contrato.

#### **c.4. Tipos de póliza aplicables al seguro de transportes.**

**c.4.1. Póliza sencilla o por viaje:** así se denomina la póliza utilizada para asegurar un cargamento para un solo viaje. En esta debe indicarse la clase y cantidad de mercancía, la clase de embalaje, números y marcas de identificación, valor de la mercancía y valor asegurado, medio de transporte (número de expedición, matrícula del medio de transporte, nombre del buque).

**c.4.2. Póliza flotante:** también conocida como póliza general, póliza de abono o póliza "in quo vis", es decir, en un barco sin determinar. Se utiliza para asegurar a un comerciante o a una empresa con un movimiento

continuo y de cierta importancia. Además de incluir todos los elementos mencionados en la póliza sencilla, deben figurar los siguientes elementos: objeto asegurado (con un detalle lo más amplio posible de las mercancías objeto del seguro y las características de su embalaje, evitando expresiones genéricas como: "bebidas"), viajes, medio de transporte, riesgos cubiertos, máximo asegurado (debe señalarse la responsabilidad máxima por embarque) y prima.

**c.4.3. Póliza a término:** mediante la cual se establece la cobertura de un objeto durante un tiempo determinado, para unos viajes determinados o no con unos riesgos concretos y mediante una prima que se fija en relación con la duración de la póliza.

**c.4.4. Póliza anual:** tiene vigencia de un año, a la que se le aplica una prima, también anual, en relación con el máximo asegurado por viaje, cubriéndose un número indeterminado de viajes que el asegurado no tiene que avisar al asegurador, como ocurre con la póliza flotante.

#### **c.5. Requisitos formales y obligatorios de la póliza:**

El contenido de la póliza se determina en el artículo 20 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, se establece que sus requisitos son los siguientes:

**a)** Nombre, apellidos o denominación social, número de identificación y domicilios de las partes contratantes, así como la designación de la persona asegurada y beneficiaria en su caso o la forma de determinarlos si no estuvieran desde el inicio. En cuanto al número de identificación, deberá consignarse el número de cédula de identidad, si se trata de personas físicas nacionales. Si se trata de personas físicas extranjeras, documento migratorio emitido por autoridad competente costarricense o pasaporte en vigor. Para personas jurídicas, el número de cédula jurídica otorgado por la sección correspondiente del Registro Nacional.

**b)** Un lugar y/o apartado postal, fax, correo electrónico o cualquier otro medio que permita y garantice la seguridad del acto de comunicación, fijado por la persona asegurada y el asegurador para recibir las notificaciones o comunicaciones establecidas en esta ley. En caso de que alguno no haya fijado un lugar y/o medio para las notificaciones y comunicaciones, se procederá de conformidad con lo establecido en la Ley N° 8687, Notificaciones Judiciales, de 4 de diciembre de 2008, y demás legislación aplicable.

**c)** Si se asegura por cuenta propia o a favor de un tercero.

**d)** Clase de seguro, riesgo asegurado y coberturas por las que se efectúa el seguro.

**e)** En su caso, designación y descripción de los objetos asegurados y su ubicación.

**f)** Montos asegurados o modo de precisarlos.

**g)** Importe o forma de determinarlo, vencimiento, lugar y forma de pago de las primas.

**h)** Duración del contrato, con expresión del día y la hora en que comienzan y terminan sus efectos.

**i)** Las condiciones generales, particulares y especiales que conforman el contrato.

**j)** Nombre de los intermediarios, en caso de que intervenga alguno en el contrato.

**k)** Firma del representante legal de la entidad aseguradora.

**l)** Las cláusulas tipo obligatorias que establezca el Conassif para protección y claridad de información a la persona asegurada.



**m)** Cualquier otra cláusula, dato o información relevante.

#### **c.6. Preceptos relevantes en las pólizas.**

Por otro lado, con respecto a la póliza, existen preceptos de gran relevancia que son aplicables a la hora de interpretar o analizar una póliza y se presentan a continuación:

**a)** Debe prevalecer la intención de las partes, la cual se deduce de la redacción de la póliza, por cuanto, como se ha dicho en otros momentos, la póliza es el documento idóneo y por medio del cual se representa la voluntad de las partes involucradas en el contrato.

**b)** Si existiere contradicción alguna entre lo expuesto en el documento póliza entre las palabras impresas y las escritas a mano o a máquina, han de prevalecer estas últimas pues demuestran con mayor certeza la intención de los contratantes. Lo anterior en el entendido de que las palabras impresas han de ser igualmente atendidas y relacionadas en totalidad con las escritas a mano o a máquina, a no ser de que sea totalmente incoherente.

**c)** La póliza debe examinarse holísticamente, no solo una u otra cláusula.

**d)** Las palabras han de entenderse en su sentido corriente, si existe un término técnico se le dará un significado estrictamente legal.

**e)** Una cláusula tácita se verá anulada ante una expresa, en caso de contradecirse.

- f)** El sentido de una palabra se determinará por su contexto.
- g)** Las palabras han de ser interpretadas tal y como las entendería un asegurado prudente y sensato. Hay que interpretar que las palabras significan lo que dicen.
- h)** La interpretación debe ser literal. Si las palabras son ambiguas se preferirá un significado razonable. En caso de duda, la póliza se interpretará en contra de los aseguradores, por cuanto ellos la redactaron.<sup>94</sup>

En la nueva ley de contratos se indica además que, sin perjuicio de la posibilidad de transmisión de la póliza, el asegurado podrá ceder a un tercero uno o más de los derechos a su favor contenidos en la póliza. También es transmisible el seguro, como consecuencia de resolución firme dictada en un proceso concursal o con la muerte del asegurado se mantendrá subsistente a nombre de la sucesión.

Cabe resaltar que no solamente son transmisibles los derechos sobre el seguro, sino además de conformidad con el artículo 28 del mencionado cuerpo normativo, el asegurado tendrá derecho a trasladar de una empresa regulada a otra, el contrato de seguros siempre y cuando exista como requisito para la eficacia del contrato el transcurso de un plazo de carencia y que ambas empresas estén de acuerdo. En caso de traslado, la empresa aseguradora de origen trasladará a la nueva aseguradora las primas no devengadas. El nuevo asegurador no debe soportar las normas del contrato de origen y regirán las del nuevo contrato.

Esta norma permite al asegurado en acuerdo con la nueva empresa, modificar el plazo para que el contrato surta los efectos deseados en menor tiempo.

Para finalizar la exposición de la póliza, se agrega lo descrito por el artículo 22 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, el cual indica que también forma

---

<sup>94</sup> MANZANO MARTOS, FRANCISCO JAVIER. Elementos del Seguro. Madrid. MAPFRE. 1980, pág. 231.

parte de la póliza la solicitud del seguro que fue firmada por el asegurado, la propuesta aceptada del seguro y los demás documentos que la complementen.

#### **Sección d): Cobertura<sup>95</sup>:**

Es la acción de cubrir o amparar al asegurado de los siniestros que amenazan sus intereses asegurables. Se trata de los peligros mencionados que cubre la póliza.

"Los contratos de seguros podrán regular el período de cobertura del seguro bajo la base de la ocurrencia del siniestro o de la presentación del reclamo. En el primer caso, el seguro cubrirá únicamente reclamos por siniestros acaecidos durante la vigencia de la póliza, aun si el reclamo se presenta después de vencida esta vigencia y de conformidad con lo convenido por las partes. En el segundo caso, el seguro solo cubrirá los reclamos que presente la persona asegurada al asegurador dentro de la vigencia de la póliza, siempre y cuando el siniestro haya acaecido durante la vigencia del contrato o después de la fecha retroactiva si esta se hubiera pactado por las partes. La póliza deberá indicar cuál período de cobertura aplica al caso respectivo. En caso de duda se aplicará el período de cobertura que mejor convenga a la persona asegurada."<sup>96</sup>

La cobertura del contrato, salvo que las partes lo acuerden en forma distinta, se extenderá:

**a)** Para las mercancías aseguradas, desde que estas se entregan al porteador para su transporte en el punto de partida del viaje asegurado hasta que la mercancía asegurada se entrega al destinatario en el punto de destino final, siempre que la entrega se realice dentro del plazo previsto en la póliza. Esta responsabilidad podrá extenderse para cubrir la permanencia de los bienes asegurados en los lugares iniciales o finales del trayecto asegurado.

---

<sup>95</sup> Con las excepciones señaladas, todas las coberturas fueron estudiadas y extraídas de las Condiciones Generales del Instituto Nacional de Seguros sobre la Póliza de Carga.

<sup>96</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I. Disposiciones Generales Sección I. Contrato de Seguros. Artículo 15.- Período de cobertura.

**b)** Para el caso de daños que las mercancías causen a terceros a raíz del evento en que esta resulte dañada o perdida, desde el momento en que comienza el viaje hasta su llegada al lugar de destino.<sup>97</sup>

En los nuevos clausulados existe una cobertura esencial que se puede dar a "Todo Riesgo (póliza A), salvo riesgos excluidos", o bajo el sistema de enumeración expresa de los riesgos cubiertos (pólizas B y C). La práctica aseguradora, y esto es prácticamente norma universal, da preferencia a las cláusulas escritas sobre las impresas. Nuestra Ley de defensa Efectiva del Consumidor establece claramente "En caso de incompatibilidad, las condiciones particulares de los contratos de adhesión deben prevalecer sobre las generales".<sup>98</sup>

Las pólizas de transporte de carga del INS establecen ciertos tipos de cobertura específicos ante las pérdidas que sufra el asegurado a raíz de los riesgos previamente amparados, en el entendido de que estos no han sido provocados por el asegurado o tomador y este las haya contratado y haya pagado la prima respectiva. Se describen a continuación:<sup>99</sup>

#### **d.1. Coberturas básicas en el seguro de transporte de carga marítima de mercancías.**

##### **d.1.1. Cobertura A: Todo riesgo.**

Esta cobertura ampara los riesgos de pérdida o daño a la mercancía asegurada, que sea nueva y que viaje bajo cubierta o en contenedor cerrado.

---

<sup>97</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo II.- Seguros de Daños. Sección III.- Seguro de Transporte, artículo 78.

<sup>98</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales Sección I.- Contrato de Seguros. Artículo 10. Condiciones generales, particulares y especiales.

<sup>99</sup> Según el señor Mario Jiménez, funcionario del Instituto Nacional de Seguros, Centro de Servicios Técnico Profesionales, quien funge como calculador de pérdidas en dicho departamento, las pólizas que se utilizan con mayor frecuencia son la A, la C, la de guerra y la de huelga.

En el caso del transporte de Obras de Arte para exposición, se debe adjuntar las Condiciones Especiales de Póliza Clavo a Clavo. Adicionalmente se cubren los daños que ocasione la carga al vehículo de transporte terrestre y/o al contenedor, únicamente por daños ocasionados dentro del territorio costarricense.

El académico Dr. Víctor Pérez Vargas, señala en su artículo "Lex Mercatoria y Seguro Marítimo las cláusulas que aplican a este seguro, las cuales se detallan a continuación.

- **La Cláusula de Riesgos:** otorga una amplia cobertura: "Esta póliza cubre todo riesgo (eventualidad, no peligros ciertos) de pérdida o daño físico a la carga o mercancía asegurada, definida como materia asegurada, producido por cualquier causa, exceptuando las que se estipulan..." No cubre gastos.
- **La Cláusula de Avería Gruesa:** "Este seguro cubre la avería gruesa y los gastos de salvamento incurridos para evitar o prevenir las pérdidas, cualquier [sic] que sea su causa, excepto las excluidas..."
- **La Cláusula "Ambos Culpables de Colisión":** indemniza al asegurado en la proporción que le compete. Es un seguro de pérdidas y daños. El asegurador, sin embargo, acepta esta responsabilidad.
- **La Cláusula de Exclusiones Generales:** indica los factores que se excluyen.
- **La Cláusula de Tránsito:** fija con precisión la extensión de la cobertura: dónde comienza, cómo continúa y en qué momento termina.
- **La Cláusula de Terminación:** se refiere a circunstancias que fuera del control del asegurado, hacen que el contrato de transporte termine o un puerto o lugar distinto. Se establece que "Este seguro terminará, a

menos que se avise al asegurador, permaneciendo vigente sujeto a una prima adicional, eventualmente.

- **La Cláusula de cambio de viaje:** "Si después de la entrada en vigencia de este seguro, se cambiara el destino por el asegurado, se mantendrá la cobertura mediante el pago de una prima y condiciones a convenir, sujeto a que sea dado aviso inmediato a los aseguradores".
- **La Cláusula de Interés Asegurable:** "Para recobrar bajo la presente, el asegurado deberá tener un interés asegurable sobre las mercaderías cubiertas al momento de ocurrir la pérdida".
- **La Cláusula de Extensión del Derecho a Indemnización:** "Sin perjuicio de lo dispuesto, el asegurado tendrá derecho a la indemnización de las pérdidas aseguradas ocurridas durante el período cubierto por el presente seguro, aun cuando las pérdidas acaecieran antes de que el contrato de seguro haya sido formalizado, a no ser que el asegurado tuviera conocimiento de la pérdida y los aseguradores no la tuvieran".
- **La Cláusula de Gastos de Reexpedición:** "Si como resultado del acaecimiento de un riesgo cubierto por este seguro, el viaje termina en un puerto o lugar distinto de aquel para el cual las mercaderías aseguradas se encuentran cubiertas, los aseguradores reembolsarán al asegurado de cualquier gasto extraordinario apropiado y razonablemente incurrido en la descarga, almacenaje y reexpedición de las mercaderías hasta el destino asegurado bajo la presente".
- **La Cláusula de Pérdida Total Constructiva:** "Ningún reclamo por pérdida total constructiva será indemnizado bajo la presente a no ser que la materia asegurada sea razonablemente abandonada a causa de que su pérdida total efectiva resulta inevitable, o debido a que el costo de recuperación, reacondicionamiento y reexpedición de la

materia hasta el destino a que está asegurada exceda del valor a la llegada".

- **La Cláusula de Otros Seguros:** "En caso de reclamo de indemnización, el asegurado deberá proporcionar a los aseguradores una declaración de los montos amparados bajo toda otra cobertura contratada sobre la misma materia".
- **La Cláusula de No Efecto:** "Este seguro no tendrá efecto en beneficio del transportista u otro depositario".
- **Obligaciones del Asegurado:** "Tomar las medidas razonablemente necesarias para evitar o aminorar tal pérdida, asegurarse de que todos los derechos contra transportistas, depositarios u otros terceros estén debidamente preservados y ejercidos. Los aseguradores, en adición a cualquier pérdida amparada bajo la presente, reembolsarán al asegurado cualquier gasto en que adecuada y razonablemente se haya incurrido en el cumplimiento de estas obligaciones".
- **La Cláusula de Renuncia:** "Las medidas que adopten, tanto el asegurado como los aseguradores con el objeto de salvar, proteger o recobrar la materia asegurada, no serán consideradas como renuncia o aceptación de abandono, ni perjudicarán de otra forma los derechos de cada una de las partes".
- **Cláusula de Prontitud Razonable:** "Es condición de este seguro que el asegurado y sus agentes, empleados o mandatarios deberán actuar con razonable prontitud y diligencia en todas las circunstancias dentro de su control".

#### **d.1.2. Cobertura C: Riesgo nombrado.**

Esta cobertura ampara los riesgos de pérdida o daño a la mercancía asegurada, que sea usada, reconstruida, reparada, devuelta, reexportada, reacondicionada, así como mercancía nueva que sea transportada sin empaque o sobrecubierta y todos aquellos casos que no puedan ser cubiertos bajo los términos de la Cobertura A, siempre y cuando las pérdidas o daños sean atribuibles únicamente a:

- a.** Incendio o explosión;
- b.** Que el buque o embarcación haya embarrancado, tocando fondo, se haya hundido o zozobrado;
- c.** Vuelco o descarrilamiento del medio de transporte terrestre;
- d.** Abordaje, colisión o contacto del buque, embarcación o medio de transporte con cualquier objeto externo que no sea agua;
- e.** Descarga de la carga en un puerto de arribada forzosa;
- f.** Sacrificio en avería gruesa;
- g.** Echazón;
- h.** Rayo, ciclón, huracán, terremoto, inundación (es decir, creciente de las aguas), derrame de rociadores de agua, derrumbe o sumersión de los muelles.
- i.** Adicionalmente se cubren los daños que ocasione la carga al vehículo de transporte terrestre y/o al contenedor únicamente por daños ocasionados dentro del territorio costarricense.

**“La Cláusula de exclusiones:** tienen en C las mismas exclusiones de A, pero agregando una nueva: “El daño o destrucción deliberada de la materia asegurada o de cualquier parte de la misma por un acto ilícito de cualquier persona o personas”.<sup>100</sup>

---

<sup>100</sup> PÉREZ VARGAS, Op cit pág. 18.



**La cláusula de exclusión de contaminación radioactiva:** "En ningún caso este seguro cubrirá pérdida, daño, responsabilidad o gasto directa o indirectamente causado por, o surgido a raíz de: radiaciones ionizantes, o contaminación por radiactividad proveniente de cualquier combustible nuclear, de cualquier desecho nuclear o de la combustión de combustibles nucleares, entre otras".<sup>101</sup>

**d.1.3. Cobertura F: Todo riesgo para productos perecederos congelados y/o refrigerados.**

Esta cobertura ampara los riesgos de pérdida o daño, a todo tipo de mercancía asegurada, que sea perecedera o que requiera refrigeración o congelamiento durante el transporte, con excepción de la mercadería indicada en la Cobertura G de la póliza.

Además, cubre el riesgo de pérdida o daño, a la mercancía asegurada, resultante de cualquier variación en la temperatura atribuible a:

- a. Fallas mecánicas en el sistema de refrigeración que originen un paro en su funcionamiento por un período no menor de 24 horas consecutivas para productos congelados; y 12 horas consecutivas para productos refrigerados.
- b. Incendio o explosión;
- c. Embarcación estando varada, encallada, hundida o volcada;
- d. Vuelco o descarrilamiento de vehículos terrestres;
- e. Colisión o contacto del vehículo transportador, barco o embarcación con cualquier objeto externo que no sea agua;
- f. Descarga de la carga en un puerto de arribada forzosa.

---

<sup>101</sup> *Ibidem.*

**g.** Adicionalmente, se cubren los daños que ocasione la carga al vehículo de transporte terrestre o al contenedor únicamente por daños ocasionados dentro del territorio costarricense.

**d.1.4. Cobertura G: Riesgo nombrado para productos perecederos congelados y/o refrigerados.**

Esta cobertura ampara los riesgos de pérdida o daño a la mercancía asegurada, que sea reexportada, transportada sin empaque o que se asegure una vez iniciado el viaje. Esta mercancía debe ser perecedera o que requiera refrigeración o congelamiento durante el transporte. Las pérdidas o daños serán atribuibles únicamente a:

**a.** Variaciones en la temperatura atribuible a causas enumeradas en los siguientes incisos y además, por fallas mecánicas en el sistema de refrigeración que originen un paro en su funcionamiento por un período no menor de 24 horas consecutivas para productos congelados; y 12 horas consecutivas para productos refrigerados.

**b.** Incendio o explosión;

**c.** Que el buque o embarcación haya embarrancado, tocando fondo, se haya hundido o zozobrado;

**d.** Vuelco o descarrilamiento del medio de transporte terrestre;

**e.** Abordaje, colisión o contacto del buque, embarcación o medio de transporte con cualquier objeto externo que no sea agua;

**f.** Descarga de la carga en un puerto de arribada forzosa;

**g.** Sacrificio en avería gruesa;

**h.** Echazón.

**i.** Rayo, ciclón, huracán, terremoto, inundación (es decir, creciente de las aguas), derrame de rociadores de agua, derrumbe o sumersión de los muelles.

j. Adicionalmente, se cubren los daños que ocasione la carga al vehículo de transporte terrestre y/o al contenedor únicamente por daños ocasionados dentro del territorio costarricense.

## **d.2. Coberturas adicionales.**

### **d.2.1. Cobertura D: Guerra.**

Esta cobertura ampara las pérdidas o daños, a la mercancía asegurada, causados por:

- a. Guerra civil, guerra, revolución, rebelión, insurrección, o lucha civil que surja de las mismas, o por cualquier otro acto hostil de o contra una potencia beligerante;
- b. Captura, apresamiento, arresto, restricción o detención, que provengan de los riesgos cubiertos en el inciso a. que antecede y las consecuencias de tales acciones o cualquier conato de las mismas;
- c. Minas, torpedos o bombas derrelictas u otras armas de guerra derrelictas.

### **Cobertura E: Huelga**

Esta cobertura ampara las pérdidas o daños, a la mercancía asegurada, causados por:

- a. Huelguistas, trabajadores en suspensión forzada por cierre patronal, o personas que tomen parte en disturbios obreros, motines o conmociones civiles;
- b. Cualquier terrorista o cualquier persona que actúe por motivaciones políticas.

### **COBERTURA Q: RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LA CARGA TRANSPORTADA, DEL CONTENEDOR Y DEL MEDIO DE TRANSPORTE POR VIA TERRESTRE.**

El Instituto se compromete a indemnizar aquellas sumas por las que el Asegurado, a título de Responsabilidad Civil, sea declarado legalmente responsable, por los daños y / o perjuicios que sufran terceras personas, causados por la carga

transportada, del contenedor y del medio de transporte vía terrestre en el territorio de Costa Rica, derivado de un acontecimiento que ocurra durante la vigencia de la póliza de forma repentina, accidental e imprevista. La Responsabilidad Civil comprende:

a. El pago de los daños y perjuicios (incluido el lucro cesante), gastos originados por la atención medicoquirúrgica

y de sepelio del ó los perjudicados del accidente, por los que sea responsable el Asegurado, conforme a lo previsto en esta póliza y en las condiciones particulares respectivas.

b. Las costas y gastos judiciales relativos al juicio de Responsabilidad Civil en que incurra el Asegurado, en relación con el accidente que originó la responsabilidad señalada, o relacionados con los gastos en que incurra el Asegurado por demandas infundadas contra él.

c. El valor del daño material y los perjuicios ocasionados a bienes muebles o inmuebles, causados directamente por los accidentes derivados de las operaciones del negocio del Asegurado que se encuentren aseguradas y sean amparables de acuerdo a esta póliza de seguro. Si se determinara culpabilidad concurrente entre la víctima y el Asegurado, el Instituto responderá por la proporción que se fije para el Asegurado. Cuando exista duda sobre la determinación de la responsabilidad civil, ésta quedará supeditada con exclusividad a lo que disponga sobre tal particular mediante sentencia, el ordenamiento jurídico de la República de Costa Rica y los Tribunales Territoriales.

### **d.3 Cobertura. Riesgos Excluidos.**

En materia de contratación de seguros, los riesgos excluidos son una serie de coberturas excluidas por contrato que, en caso de acaecer, eximen al asegurador de la obligación de satisfacer prestación alguna.

Las coberturas excluidas deben figurar expresamente en las condiciones generales o particulares de la póliza.

El Instituto Nacional de Seguros cumple con lo descrito en el párrafo anterior, por lo que en la Sección Sexta de las Condiciones Generales de la Póliza de Carga, establece en el artículo 25, los riesgos excluidos que no se cubren bajo dicha póliza, o sea, pone en conocimiento al asegurado o tomador de su responsabilidad liberada si se dan pérdidas que se produzcan o que sean agravados por:<sup>102</sup>

**1)** Actividades u operaciones militares (haya o no-declaración de guerra), hostilidades, invasión de enemigo extranjero, guerra de guerrillas, ley marcial o estado de sitio, levantamiento popular, conspiración; desposeimiento temporal o permanente como resultado de confiscación, nacionalización, embargo, decomiso o destrucción por cualquier autoridad legalmente constituida; desposeimiento temporal o permanente de cualquier propiedad como resultado del apropiamiento ilegal de tal bien por cualquier persona, salvo que se contrate la Cobertura D.

**2)** Guerra civil, guerra, revolución, rebelión, insurrección, o lucha civil que surja de las mismas, o por actos hostiles de o contra una potencia beligerante, salvo que se contrate la Cobertura D.

**3)** Captura, apresamiento, arresto, restricción o detención (excepto piratería bajo la Cobertura A), que provengan de los riesgos cubiertos en la exclusión anterior y las consecuencias de tales acciones o cualquier conato de las mismas, salvo que contrate la cobertura D.

**4)** Minas, torpedos o bombas derrelictas u otras armas de guerra derrelictas, salvo que se contrate la Cobertura D.

**5)** Huelguistas, trabajadores en suspensión forzada por cierre patronal, o personas que tomen parte en disturbios obreros, motines o conmociones civiles, salvo que se contrate la Cobertura E.

---

<sup>102</sup> Tómese en cuenta que los riesgos a describir aplican para todas las coberturas aplicables a esta póliza.

**6)** Actos de terroristas o personas que actúen por motivaciones políticas, salvo cobertura E.

**7)** Toda amenaza de pérdida o pérdida real o daños a personas o bienes, ya sean tangibles o intangibles (incluyendo toda pérdida consecencial o de cualquier clase) resultante de cualquier intento de intimidar o coercer a un gobierno, población civil o cualquier segmento de éstos, en fomento, avance o promoción de objetivos políticos, sociales o religiosos.

**8)** Sabotaje.

**9)** Reacción nuclear, radiaciones ionizantes, irradiación nuclear o contaminación radiactiva por combustibles nucleares o desechos radiactivos, debidos a su propia combustión.

**10)** Las propiedades radiactivas, tóxicas, explosivas o de otra naturaleza peligrosa de unidades nucleares explosivas o de componentes nucleares de ellas.

**11)** Las pérdidas causadas por el asegurado o sus representantes, con la finalidad de obtener su propio beneficio.

**12)** Cierre total o parcial del servicio, falta de ocupación o suspensión de las actividades por un período mayor de treinta días, de las edificaciones aseguradas o que contengan los bienes asegurados.

**13)** Polución.

**14)** Responsabilidad Civil, excepto que se haya contratado la cobertura respectiva Q.

**15)** Derrames ordinarios, pérdidas de peso, volumen, masa o características de peor merma natural y uso o desgaste durante el transporte de las siguientes

mercancías: ajonjolí 3%, almendras 3%, arroz 1%, avena 1%, avellanas 3%, azúcar 3%, azufre 1%, cacao 3-5%, cacahuete 3%, café 3%, cemento 3-5%, cereales 1-3%, colofonia 4%, copra 3-10%, dextrina 3%, detergentes 3%, especias 1-3%, fertilizantes en grano 1%, fertilizantes en polvo 3%, fosfatos 1%, frijoles secos 3%, harina (bolsa de papel) 1%, harina (sacos de tela) 3%, huevos en polvo 1%, ,leche en polvo 1%, legumbres secas 3%, lentejas secas 3%, nuez en sacos 3%, productos químicos 1-3%, resinas 3%, sal 3%, semillas 2%, trigo 3%, sólidos 1%, yeso 3%.

**16)** Embalaje o empaque insuficiente o inadecuado para la preparación del objeto asegurado (para estos fines se considerará que embalaje incluye estiba en un furgón, pero sólo cuando tal estiba se lleve a cabo antes de la entrada en vigor de este contrato, es decir, realizada por el asegurado).

**17)** Vicio propio.

**18)** Pérdidas, daños o gastos consecuenciales, que se originen por pérdida de mercado o demora, aun cuando tales pérdidas sean a consecuencia de un riesgo asegurado.

**19)** Insolvencia o quiebra de los propietarios, armadores, gestores, fletadores u operadores del buque.

**20)** En ningún caso este seguro cubrirá pérdidas, daños o gastos originados por:

**a.** Innavegabilidad del buque o embarcación.

**b.** Inadecuación del buque, embarcación, medio de transporte terrestre, contenedor o remolque para realizar el transporte con seguridad de los bienes asegurados, cuando el Asegurado y/o Tomador o sus dependientes sean conocedores de tal innavegabilidad o inadecuación en el momento en que los bienes asegurados sean cargados en aquellos.

**c.** El Instituto renuncia a invocar la violación de las garantías implícitas (Warranties) de navegabilidad o de adecuación del buque para transportar los bienes asegurados a su destino, a no ser que el Asegurado

y/o Tomador o sus dependientes, estén informados de tal innavegabilidad o inadecuación.

**21)** Variación de temperatura por cualquier causa, salvo que se contrate la cobertura adicional respectiva.

**22)** Ausencia, escasez o negación de mano de obra de cualquier descripción, a consecuencia de cualquier huelga, cierre patronal, disturbio obrero, motín y conmoción civil.

**23)** Uso de armas de guerra que empleen la fisión y/o fusión atómica o nuclear u otra reacción similar, o fuerza o materia radioactiva.

**24)** Uso de armamento químico, biológico, bio-químico o electromagnético.

**25)** El Instituto no responderá por los daños en casos de cumplimiento anormal del transporte, trasbordo de mercancías o si se modifica la ruta de manera que incremente el riesgo cubierto. Lo anterior no aplicará si el cambio de ruta fue realizado para evitar razonablemente que se produzca el siniestro cubierto o si el Instituto lo hubiera consentido expresamente.

**26)** Daños que ocasione la carga a vehículos de transporte aéreo, embarcaciones u otro medio distinto a un vehículo de transporte terrestre y/o al contenedor que se esté utilizando para trasegarla.

**Para las coberturas D y E:**

**27)** Cualquier reclamación basada en la pérdida o frustración del viaje o aventura.

**29)** Choques provenientes de enganches, maniobras o movimientos propios del medio de transporte.



**Para las coberturas F y G:**

**33)** Cuando el contenedor o medio de transporte no esté diseñado específicamente para mantener la temperatura estable durante el trayecto asegurado.

**34)** Cuando en caso de siniestro, no se pueda demostrar fehacientemente la variación en la temperatura, por no utilizar los dispositivos de medición de temperatura, ubicados uno cerca de las puertas y otro al final del contenedor.

**35)** Pérdida, daños o gastos surgidos por falta del asegurado o quienes sus intereses represente (empleados o servidores), en llevar a cabo toda precaución, en prevenir que el bien asegurado sea mantenido en refrigeración o donde sea apropiado, espacios debidamente enfriados y con revestimiento adecuado para mantener el frío.

**Para la Cobertura Q:**

**36)** La responsabilidad legal atribuible al Asegurado, que se derive directamente de un accidente ocurrido fuera de los límites geográficos de la República de Costa Rica.

**37)** La responsabilidad civil legalmente atribuible al Asegurado por la propiedad, posesión, arrendamiento, alquiler, uso, mantenimiento o reparación de embarcaciones, aeronaves, automóviles u otro vehículo o equipo especial.

**38)** Responsabilidad civil que se produzca o se derive por contaminación de la carga transportada.

**39)** Se excluyen los daños, lesión, muerte y/o perjuicios de las personas indicadas en la Sección II, Ámbito de Cobertura.

**40) Responsabilidad Civil Contractual".<sup>103</sup>**

#### **d.4. DURACIÓN DE LA COBERTURA.**

Este seguro entra en vigor desde el momento en que las mercancías dejan el almacén o lugar de almacenaje en el punto que se designa en la póliza como inicio del viaje y continuará durante el curso ordinario del tránsito y terminará:

**"1)** Cuando el embarque sea entregado en los almacenes del receptor o en otro almacén final o lugar de almacenaje en el punto de destino designado por el comprador;

**2)** A la entrega en cualquier otro almacén o lugar de almacenaje, ya sea antes de o en el punto de destino designado en la póliza, que el Asegurado elija, ya sea:

- a.** Para la asignación o distribución de las mercancías o;
- b.** Para almacenamiento, excepto en el curso ordinario de tránsito;
- c.** A la expiración del siguiente período máximo según cobertura:
  - 60 días para las coberturas A y C;
  - 30 días para la Cobertura E;
  - 15 días para la cobertura D;
  - 5 días para las coberturas F y G; contados a partir de la fecha de llegada del medio de transporte marítimo, aéreo o terrestre al puerto, aeropuerto o puesto aduanal terrestre, considerados éstos como puntos finales de descarga del transporte internacional, excepto cuando opere la cláusula citada en él."<sup>104</sup>

---

<sup>103</sup> Instituto Nacional de Seguros. Póliza de Carga. Importación y Exportación en Colones Condiciones Generales págs. 12, 13, 14, 15 y 16.

<sup>104</sup> Instituto Nacional de Seguros. Póliza de Carga. Importación y Exportación en Colones Condiciones Generales pág. 8.

Si después de la descarga del medio de transporte internacional en el puerto final de destino, hubieran de ser reexpedidas las mercancías a otro destino distinto al estipulado en esta póliza, la cobertura cesará automáticamente aunque el plazo contractual no haya expirado.

La demora, la desviación, descarga forzosa, reembarque o trasbordo y otros cambios de ruta dispuestos por los armadores o porteadores; haciendo uso del ejercicio de cualquier facultad que se les conceda en el contrato de fletamento, siempre que sean por causas ajenas al control de Asegurado, realizadas para evitar razonablemente que se produzca el siniestro cubierto o si el Instituto lo hubiera consentido expresamente; estarán cubiertos hasta el nuevo punto de destino.

Asimismo, siempre que medie de manera previa solicitud expresa del asegurado o tomador para continuar con la cobertura, aceptación por parte del Instituto y pago de la prima adicional que se determine, podrá extenderse hasta la expiración de un período máximo según cobertura de:

- 60 días para las coberturas A y C;
- 30 días para las coberturas E, F y G;
- 15 días para la cobertura D; contados a partir de la fecha de llegada del medio de transporte al nuevo punto de destino, en cuyo plazo de ser necesario podrán ser comercializadas las mercancías en ese lugar, o ser reexpedidas al destino original indicado en la póliza.

En caso de cambio de destino, efectuado por iniciativa del propio Asegurado después del inicio de este seguro y bajo cualquier cobertura, las mismas podrán mantenerse mediante el pago de una prima adicional y con condiciones a convenir, en cuyo caso se deberá dar aviso al Instituto y mediar la aceptación previa por parte de éste.

Para la cobertura D, se extiende la cobertura mientras las mercancías se encuentren en una embarcación que esté en tránsito hacia o desde el barco, pero en ningún caso se extenderá a más allá de sesenta (60) días después de la descarga del barco, a menos que sea de otro modo acordado, especialmente por el Instituto. Sujeto a que medie de manera previa solicitud expresa del Asegurado y/o Tomador para continuar con la cobertura, aceptación por parte del Instituto y pago de la prima adicional que se determine, este seguro permanecerá en vigor, durante cualquier desviación o cualquier variación de la aventura, resultante del ejercicio de una libertad otorgada a los navieros o fletadores bajo el contrato de fletamento.

### **TÍTULO III: EJECUCIÓN Y FINALIZACIÓN DEL CONTRATO.**

#### **CAPÍTULO I: Obligaciones de las partes.**

##### **Sección a): Deberes y obligaciones del asegurado.**

Las obligaciones del asegurado pueden ser consideradas en tres momentos: al tiempo de realizarse el contrato, durante el curso del mismo y al momento de concluir el contrato.

##### **a.1. Deber de comunicar, declarar y actualizar la información.**

El asegurador necesita conocer todos aquellos datos que le permitan apreciar la importancia y probabilidad del riesgo que va a asumir, por lo que el asegurador debe depositar su confianza en las indicaciones prestadas por el asegurado lo cual, como hemos mencionado en los títulos anteriores, representa una situación desigual y desventajosa para el asegurador. Lo anterior mantiene una estrecha relación con el principio de máxima buena fe, el cual debe estar presente en todas las relaciones aseguraticias.

Este tema es una extensión de la materia del error y del engaño, además, debe considerarse que las partes se han de poner de acuerdo sobre la dimensión del riesgo en el momento en que están configurando el contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías pues, al responder, al asegurador le corresponde fijar claramente hasta dónde llega el riesgo. La mala fe del asegurado también puede causar que el contrato se anule.

El riesgo asegurado, como factor de mayor influencia sobre el contrato de seguros, tiene una función central la cual es que en la "formación del contrato se requiere la colaboración del asegurado para la determinación de las

circunstancias de los riesgos, cuyo concepto formará el asegurador por tan solo las declaraciones de aquel<sup>105</sup>.

El riesgo es el elemento principal del seguro, por lo que, en este momento, podría considerarse al asegurado en una posición de ventaja con respecto del asegurador, pues es el primero quien conoce las condiciones de las mercancías a transportar, resultado en una condición de desigualdad entre las partes. La doctrina, las leyes y la jurisprudencia se abocan a la labor de intentar crear un equilibrio que regule dicha relación, pues si no se acata la aplicación de la máxima buena fe, la sanción podría ser la nulidad del contrato.

Si se descubriese una declaración incorrecta por parte del asegurado, esto quiere decir que hay dos posibilidades. Primero que el asegurado dio una declaración inexacta o falsa porque lo que manifestó no es correspondiente con la realidad actual del asegurado. O segundo, porque hubo reticencia u omisión, lo cual implica que no se expusieron ante el asegurador todas las condiciones que determinan el riesgo. En este supuesto, se omiten elementos básicos para la definición de la fórmula que da cuerpo a la póliza aplicable. Inclusive, ha de considerarse la posible nulidad del contrato aunque el asegurado hubiese actuado de buena fe, pues de igual forma se vio afectada la percepción que tiene el asegurador del riesgo.

La actual Ley Reguladora del Contrato de Seguros, en el numeral 32, se ocupa de aclararnos dicha situación pues indica que si la omisión o inexactitud no son intencionales se procederá conforme con las siguientes posibilidades:

**a)** El asegurador tendrá un mes a partir de que conoció la situación para proponer al tomador la modificación del contrato la cual será efectiva a partir del momento cuando se conoció el vicio. Si la propuesta no es aceptada en el plazo de quince días hábiles después de su notificación, el asegurador podrá, dentro de los siguientes quince días hábiles, dar por terminado el contrato conservando la prima devengada en el momento que se notifique la decisión.

---

<sup>105</sup> DEL CAÑO ESCUDERO, Op Cit, pág. 401.

**b)** Si el asegurador demuestra que de conocer la condición real del riesgo no lo hubiera asegurado, podrá rescindir el contrato, en el plazo de un mes desde que conoció el vicio, devolviendo al tomador la prima no devengada en el momento de la rescisión.

**c)** El derecho del asegurador de proceder conforme con los incisos a) y b) caducará una vez transcurridos los plazos señalados quedando convalidado el vicio.

El asegurado queda obligado en un doble sentido, no solo ha de manifestar todo aquello que sepa, sino que su manifestación ha de ser exacta. Si infringe el primero de estos postulados, se incurre en reticencia; si falta al segundo, comete una declaración inexacta.

No todas las reticencias o las declaraciones inexactas abren camino a la anulación del contrato, para esto es necesario que versen sobre circunstancias de tal naturaleza que influyan al momento de estimar el riesgo o en la conclusión del contrato, esta tarea no es fácil, será una cuestión de hecho, casuística y que debe ser tratada con suma prudencia por los jueces o los árbitros encargados de examinar la situación. El asegurador puede decidir entre la anulación o la continuidad del contrato, si se anula, desaparece la obligación del asegurador de indemnizar en caso de que ocurra algún siniestro.

El asegurado ha de dar cumplimiento a su obligación al tiempo de la celebración del contrato, en este momento, puede corregir cualquier inexactitud, omisión u ocultamiento ocurrido en las gestiones o tratos previos que pudo haber tenido con el asegurador.

La nueva normativa costarricense en materia de contrato de seguros dispone, en el artículo 31, que el tomador está obligado a declarar al asegurador todos los hechos y circunstancias por él conocidas y que, razonablemente, pueda considerar relevantes en la valoración del riesgo; en este momento, es

determinante la buena fe subjetiva en tanto que depende del asegurado declarar datos reales o falsos sobre el riesgo que acarrea su actividad, o el grado de posibilidad de que le ocurra un siniestro a él o a sus bienes. La declaración inexacta podría traer consigo la consecuencia de una inadecuada valoración, produciendo un sobreseguro que traería consecuencias mayores como el pago de montos no debidos, dando mayores dimensiones a la importancia de la buena fe del asegurado. El asegurado está, por lo tanto, en el deber de comunicar certeramente todo cuanto conoce y pueda afectar las mercancías transportadas y tiene tiempo hasta la celebración del contrato para corregir cualquier circunstancia inexacta.

El asegurado no está obligado a cumplir con la carga de aviso de modificación en el riesgo, en casos fortuitos o de fuerza mayor, por lo que el asegurador no puede alegar incumplimiento para liberarse de sus obligaciones.

En general, el asegurado tiene el deber de hablar y se sanciona su silencio; lógicamente no puede manifestar aquello que no conoce, sin embargo, hay que aclarar que solo la ignorancia libera al asegurado, si en su falta de conocimiento ha habido culpa o negligencia, las circunstancias deben reputarse conocidas.

#### **a. 2. Obligación de mantener el riesgo.**

El asegurado está obligado a declarar las agravaciones del riesgo, las cuales están vinculadas estrechamente con la obligación de mantener el riesgo, ya que, si no se ha podido mantener el riesgo ha de comunicarse la agravación de este. En el contrato de transporte de seguro marítimo de mercancías, así como en los demás contratos de seguros, se espera que el riesgo no se concrete, aun así, si llegara a suceder es deber del asegurado informar dicha situación al asegurador.

Si las situaciones o modificaciones que ocurren no perjudican al asegurador, no existe deber de comunicarlo a éste. El asegurador "deberá notificar por escrito... aquellos hechos posteriores a la celebración del contrato, que sean desconocidos por el asegurados e impliquen razonablemente una agravación



del riesgo.”<sup>106</sup> Lo anterior debe realizarse al menos diez días antes de la agravación del riesgo y si no depende de la voluntad del asegurado quien tiene cinco días después de la realización de la agravación del riesgo para comunicarlo al asegurador.

De igual forma se indica en la Ley Reguladora del Contrato de Seguros que: "La disminución del riesgo es interés exclusivo del asegurado para reajustar la prima o modificar en general las condiciones del contrato".<sup>107</sup>

Sin embargo, el deber del asegurado con respecto al riesgo no se circunscribe a evitar la agravación del riesgo sino que, durante el curso del contrato, es parte de los deberes del asegurado mantener el estado de riesgo descrito al asegurador, esto significa que debe conservar el objeto del seguro en condiciones tales que los riesgos que han sido previstos no se hayan de modificar<sup>108</sup>. Si el asegurado incumple este deber, el asegurador puede promover las acciones necesarias para disminuir el riesgo y si se da el caso, tal y como lo indica el artículo 45 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, los gastos correrán a costa del asegurador, sin importar cuál sea el resultado. El asegurador debe tener presente que el monto que se deba rembolsar no puede superar el monto asegurado.

Ahora bien, si tomamos en cuenta que en los contratos de seguros existen modificaciones previsibles e imprevisibles respecto al riesgo, debemos demarcar que las previsibles que están contenidas en el contrato son asumidas por el asegurador; las imprevisibles no, por eso el asegurado ha de mantener el estado de riesgo, de tal forma que por un acto propio no se produzca alguna situación que lo altere.

En caso de que haya un nuevo asegurado con ocasión de la renovación de un seguro, la obligación del primero subsiste en el que sobreviene como nuevo interesado y este interés perdura con la misma fuerza que cuando se firmó inicialmente.

---

<sup>106</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales Sección VI. Agravación y Disminución del Riesgo. Artículo 52.- Agravación del riesgo.

<sup>107</sup> En este sentido se puede ver el artículo 44 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros.

<sup>108</sup> SERRANO, op cit, pág. 40.

### **a.3. Deber de pagar la prima.**

Como se mencionó en el Título II, Capítulo III del presente estudio, el seguro es un contrato oneroso, consecuentemente, el asegurado tiene el deber de satisfacer al asegurador una suma fijada en el concepto de precio del riesgo asumido por este último, la cual se denomina prima y es la contraprestación del riesgo, esta representa la compensación y, como vimos páginas atrás, es un elemento esencial del contrato.

En caso de que se compruebe la mala fe del asegurado, no se devolverán las primas no devengadas y, de esta forma, no se regresa a las condiciones exactas previas a la celebración del contrato, por lo que, la nulidad con la que se condena el contrato por mala fe resulta de carácter particular, ya que más bien busca coaccionar al asegurado a no actuar con mala fe, sabiendo que perderá las sumas no devengadas.

Es obligación de ambas partes ponerse de acuerdo sobre el tiempo, lugar y modo de satisfacer el pago de la prima, todas condiciones que deben figurar en la póliza.

### **a.4. Deber de notificar la ocurrencia del siniestro.**

La realización del siniestro hace surgir obligaciones para el asegurado, como poner inmediatamente en conocimiento del asegurador las noticias referentes a los daños y las pérdidas que sufrieron las cosas objeto del interés asegurado; específicamente el artículo 42 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros indica con suma claridad que la persona asegurada o beneficiaria deberá comunicar al asegurador (por el medio pactado) el acaecimiento del siniestro y que dicho plazo máximo no ha de superar los siete días hábiles después de conocido el suceso, se puede establecer un plazo mayor, pero este ha de constar en la póliza. "El asegurador no podrá alegar el incumplimiento de la anterior obligación si ha conocido o debido conocer la ocurrencia del siniestro dentro de ese plazo. El incumplimiento de los plazos establecidos en la póliza de seguros por parte del tomador del seguro, la persona asegurada o beneficiaria no conllevará

efecto adverso alguno a sus intereses económicos derivados de su solicitud de indemnización, salvo el atraso en su gestión indemnizatoria. En todo caso, la pérdida del derecho a indemnización solo se producirá en el supuesto de que hubiera concurrido dolo o culpa grave. El tomador del seguro, la persona asegurada o beneficiaria deberán [sic] dar al asegurador toda clase de información sobre las circunstancias y consecuencias del siniestro.<sup>109</sup>

#### **a.5. Deber de demostrar la ocurrencia del siniestro.**

Seguidamente en el artículo 43, se indica otra obligación del tomador la cual consiste en su deber de demostrar la ocurrencia del evento que constituya siniestro y la cuantía aproximada de la pérdida y de colaborar con el asegurador en la inspección. El incumplimiento demostrado de estas obligaciones que afecte, significativamente, la posibilidad del asegurador de constatar circunstancias relacionadas con el evento y estimar la pérdida, liberará a este de su obligación de indemnizar.

También debe tomar las medidas necesarias para aminorar la importancia del siniestro, por ejemplo, si hubo un naufragio debe hacer lo posible por salvar o recoger los efectos perdidos, con obligación del asegurador de reintegrarle los gastos legítimos en que incurriera para el salvamento de los valores. Además, para tener derecho a indemnización debe probar el siniestro y la sumisión de las cosas al riesgo en el momento del mismo.

#### **a.6. Deber de presentar reportes.**

Cada Asegurado en la póliza queda obligado a presentar, mensualmente y por escrito, al Instituto los reportes o declaraciones reales de todos los embarques enviados y de los recibidos en sus bodegas, así como de los que debió recibir (en caso de pérdida total) durante el mes anterior; debidamente firmados por él o su representante legal.

---

<sup>109</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales Sección V. Riesgo y Siniestro. Artículo 42.- Notificación del siniestro.

Estos reportes deberán ser entregados dentro de los veinte días naturales siguientes al mes en que se realizaron los embarques. El Instituto no amparará ningún reclamo de indemnización cuando el asegurado no haya presentado ningún reporte durante la vigencia de la póliza.

Cuando la falta al deber de presentación de reportes sea parcial, el Instituto calculará hipotéticamente cada reporte omitido en una suma igual al último reporte presentado. No obstante, tendrá derecho a realizar un estudio contable para verificar los montos efectivamente movilizados durante los períodos no reportados, y podrá ajustar la prima a cobrar según el resultado de dicho estudio.

## **7. Otros deberes**

La aceptación de la propuesta del contrato antecede la celebración formal del contrato, entiéndase, el momento de suscribir la póliza, sin embargo, no ha de olvidarse que después de firmado el documento pueden surgir diferentes factores que alteren o modifiquen las cláusulas previamente estudiadas y aceptadas.

Es importante recalcar que, si bien las medidas de seguridad mencionadas en los párrafos anteriores son necesarias, los requisitos que debe cumplir el asegurado para ser indemnizado deben ser necesarios y no antojadizos, ya que podrían llegar a ser tan redundantes que sólo busquen el atraso del cumplimiento y, por lo tanto, deben evitarse.

### **Sección b): Deberes y obligaciones del asegurador.**

Al igual que se mencionaba en el apartado de las obligaciones del asegurado, el asegurador también debe cumplir con sus deberes en tres momentos: al tiempo de realizarse el contrato, durante el curso del mismo y al momento de concluir el contrato.

### **b.1. Deber de informar al asegurado sobre las condiciones básicas de la póliza.**

Tal es así, que si revisamos el artículo 12 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, podemos encontrar una descripción taxativa de los deberes que tiene el asegurador antes de que se lleve a cabo el contrato, en dicho artículo encontramos lo siguiente: “Las entidades aseguradoras, así como las personas físicas o jurídicas que realicen actividades destinadas a la promoción, la oferta y, en general, los actos dirigidos a la celebración de un contrato de seguros, su renovación o modificación y el asesoramiento que se preste en relación con esas contrataciones, deberán informar por escrito al cliente, antes del perfeccionamiento del contrato de seguro, de acuerdo con las condiciones que defina el Conassif mediante reglamento, acerca de lo siguiente:

- a)** Información sobre el producto, incluyendo los riesgos asociados, los beneficios, las obligaciones y los cargos.
  
- b)** Explicación clara de las coberturas y exclusiones de la póliza.
  
- c)** Período de vigencia del seguro.
  
- d)** Procedimiento para el pago de la prima y el reclamo en caso de siniestro.
  
- e)** Causas de extinción del contrato.
  
- f)** Derecho de desistimiento del contrato, penalidades, plazo y procedimiento.
  
- g)** Derecho a recibir respuesta oportuna a todo reclamo, petición o solicitud que presenten, personalmente o por medio de su representante legal, ante una entidad aseguradora o ante las personas físicas o jurídicas que realicen actividades destinadas a la promoción, la oferta y, en general, los actos dirigidos a la celebración de un contrato de seguros, su renovación o modificación y el

asesoramiento que se preste en relación con esas contrataciones, dentro de un plazo máximo de treinta días naturales.

**h)** Las empresas que conforman la red de proveedores de servicios auxiliares para las prestaciones por contratar. En el momento de requerir los servicios, el consumidor escogerá libremente entre los distintos proveedores que conformen la red.

También se indica en ese artículo que en caso de incumplirse con lo recién descrito, se incurrirá en infracción muy grave será sancionado de conformidad con lo establecido por el artículo 37 de la Ley Reguladora del Mercado de Seguros.<sup>110</sup>

## **b.2. Deber de redactar cláusulas justas y adecuadas.**

El contrato es elaborado por el asegurador, no obstante, éste verá su actuar limitado y dirigido de forma tal que el marco del contrato genere responsabilidades y beneficios que sean equitativos entre las partes. Ha de reconocerse que con la nueva ley se reduce la ambigüedad en las cláusulas del contrato, reemplazando la interpretación por normas específicas y claras.

Desde un punto de visto técnico, el asegurador se encuentra obligado a redactar una póliza compuesta por cláusulas que sean justas y adecuadas al patrimonio que se pretende proteger, sin embargo, si se ha mantenido el cuidado de acatar

---

<sup>110</sup> El cual, literalmente, indica: “Por cada infracción muy grave en que incurran las entidades aseguradoras, las reaseguradoras, los intermediarios y los proveedores de servicios auxiliares de seguros u otros participantes, se impondrá alguna de las siguientes sanciones:

I) Será aplicable a las entidades aseguradoras y entidades reaseguradoras:

- a) Multa hasta de un cinco por ciento (5%) del patrimonio de la entidad en el momento de cometer la falta.
- b) Cancelación de la autorización administrativa, la licencia o el registro, que puede ir desde dos años hasta cinco años.

II) Será aplicable a los intermediarios de seguros y proveedores de servicios auxiliares u otros participantes:

- a) Multa hasta de cuatrocientas veces el salario base.
- b) Cancelación de la licencia o el registro, que puede ir desde dos años hasta cinco años.

La sanción será definida según los criterios de graduación de la sanción establecida en esta Ley y será pública. La Superintendencia definirá los medios y formatos de dicha publicación, la cual deberá realizarse en forma inmediata a partir de la firmeza de la sanción.

lo anterior, se podría incluso decir que las obligaciones del asegurador se inician con la realización del siniestro, de ahí se engendra la obligación de indemnizar el daño. Es de vital importancia estimar los daños y por eso se debe estudiar separadamente las averías del navío y de la carga.

Existe además, para el asegurador, el deber correlativo que surge de la obtención de datos por parte del asegurado pues “la información que en virtud de la suscripción de contratos privados de seguros obtengan las entidades aseguradoras queda tutelada por el derecho a la intimidad y confidencialidad. Las entidades aseguradoras, sus subsidiarias, sus proveedores de servicios auxiliares, empresas subcontratadas, y su personal, tanto directivo como de planta, estarán obligados a guardar el deber de confidencialidad de la información frente a su cliente y solo quedará liberada de este deber mediante convenio escrito, diferente del contrato de seguro, donde se expresen los fines de levantamiento de la confidencialidad y el alcance de diseminación de los datos. En igual sentido, quedan obligados los intermediarios de seguros, así como las personas físicas o jurídicas que realicen actividades destinadas a la promoción, la oferta y, en general, los actos dirigidos a la celebración de un contrato de seguros, su renovación o modificación y el asesoramiento que se preste en relación con esas contrataciones<sup>111</sup>.

Ante el incumplimiento de lo anterior, se aplica la sanción descrita en el artículo 37 de la Ley Reguladora del Mercado de Seguros. Salvedades a esta regla se dan cuando sea necesario exponer ante cualquier autoridad competente los datos necesarios, pero de igual forma queda prohibida la divulgación de datos no relacionados directamente con el conflicto. También se indica en este artículo que la violación del derecho de confidencialidad será causa suficiente para que el propietario de los datos tenga derecho a ser resarcido por los daños y perjuicios que se le hubieran provocado, sin perjuicio de cualquier otra acción legal que corresponda.

---

<sup>111</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales Sección II.- Póliza de Seguro. Artículo 21.- Protección de datos.

### **b.3. Deber de asumir el riesgo.**

Dentro de las principales obligaciones del asegurador, se encuentra la regulada por el artículo 33 de la LRCS, la cual indica que si un siniestro ocurre antes de la modificación o rescisión del contrato, el asegurador deberá rendir la prestación debida cuando el vicio no pueda reprocharse al tomador. Se refuerza lo anterior en el artículo 48 de la misma ley pues termina de poner en claro la forma en que ha de cumplir sus obligaciones, al decir que el asegurador está obligado a brindar respuesta a todo reclamo por medio de una resolución motivada y por escrito, la cual debe ser entregada en un plazo de treinta días al asegurado. Si corresponde realizar el pago, ha de cancelarse en un plazo igual al anterior, contado a partir de la notificación de la aceptación del reclamo. Si se diera la mora en el pago por parte del asegurador han de cobrarse intereses moratorios legales, conforme a lo establecido por el artículo 497 del Código de Comercio, el cual indica a partir de su segundo párrafo que el interés legal es el que se aplica supletoriamente a falta de acuerdo, y es igual a tasa básica pasiva del Banco Central de Costa Rica para operaciones en moneda nacional y a la tasa '*prime rate*' para operaciones en dólares americanos. Las tasas de interés previstas en este artículo podrán utilizarse en toda clase de obligaciones mercantiles, incluyendo las documentadas en títulos valores.

En caso de ser necesario el modificar el contrato por agravación de los riesgos y dicha agravación haya sido debidamente notificada, el asegurador debe proceder de la siguiente forma:

**a)** A partir del recibo de la comunicación o puesta en conocimiento, el asegurador contará con un mes para proponer la modificación de las condiciones de la póliza. Asimismo, el asegurador podrá rescindir el contrato si demuestra que las nuevas condiciones del riesgo hubieran impedido su celebración. La modificación propuesta tendrá efecto al momento de su comunicación a la persona asegurada cuando fuera aceptada por este.



**b)** El asegurador podrá rescindir el contrato si en el plazo de diez días hábiles, contado a partir del recibo de la propuesta de modificación, la persona asegurada no la acepta.

**c)** El asegurador podrá rescindir, conforme a los dos incisos anteriores, el contrato solo en cuanto al interés o persona afectados, si el contrato comprende pluralidad de intereses o de personas y la agravación solo afecta alguno de ellos. En este caso, la persona asegurada podrá rescindirlo en lo restante en el plazo de quince días hábiles.

**d)** En caso de que sobrevenga el siniestro cubierto antes de la aceptación de la propuesta o de la comunicación a la persona asegurada de la rescisión del contrato, el asegurador deberá cumplir la prestación convenida.

El asegurador que no ejerza los derechos establecidos en los incisos a) y b) en los plazos mencionados no podrá argumentar, en adelante, la agravación del riesgo en su beneficio. En todos los casos de rescisión corresponderá a la persona asegurada la restitución de la prima no devengada una vez deducidos los gastos administrativos.<sup>112</sup>

*Contrario sensu*, si se diera una disminución en el elemento del riesgo, el asegurador está en el deber de devolver a la persona asegurada el exceso de prima pagado y no devengado, el asegurador debe hacerlo en un plazo de 10 días una vez notificada la circunstancia.

En caso de que la reticencia o inexactitud en las circunstancias que pueden afectar el contrato sean atribuibles al tomador, el asegurador estará obligado a brindar la prestación proporcional que le correspondería en relación con la prima pagada y aquella que debió haberse pagado si el riesgo hubiera sido correctamente declarado. Además, se indica que si el asegurador demuestra que de conocer la condición real del riesgo no hubiera consentido el seguro,

---

<sup>112</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I. Disposiciones Generales Sección VI. Agravación y Disminución del Riesgo. Artículo 54.- Modificación del contrato por agravación.

quedará liberado de su prestación y retendrá las primas pagadas o reintegrará las no devengadas, según el vicio sea o no atribuible a la persona asegurada, respectivamente.

Por otro lado, el asegurador no se ve obligado a responder por los daños causados por el paso normal del tiempo, ya que es inevitable para ambas partes, aunque es posible que se pacte lo contrario y podríamos pensar que dos de las razones por las cuales se llegue a este acuerdo sean porque el seguro se tome, específicamente, para cubrir estos daños o, también, por la vulnerabilidad de la cosa, sin embargo, esto sigue quedando a criterio exclusivamente de las partes.

Si los daños sufridos por el buque fueran de tal naturaleza que el coste de su reparación excediese de las tres cuartas partes del valor del buque, entonces, se entiende que este queda inhabilitado para navegar. El asegurado no puede ser obligado a efectuar la reparación, pero sería completamente abusivo que este hiciera navegar al navío sin repararle después que ha percibido la indemnización.

El asegurador no garantiza solamente al asegurado contra la pérdida total o parcial y el deterioro del navío o mercancías, además queda obligado a indemnizarle los gastos legítimos efectuados en cumplimiento de la obligación de procurar el salvamento de los objetos asegurados y aminorar en lo posible los daños del siniestro, conocidos como averías- gastos, el cual es representado por el monto de los gastos efectuados. Una vez conocido el importe del daño causado por el siniestro se puede hacer el cálculo respectivo y liquidar la indemnización, determinando la suma que en tal concepto debe percibir el asegurado.

Todo lo anterior, nos permite referirnos al tema de la carga de la prueba después de ocurrido el siniestro, con el fin de corroborar si se debe indemnizar y desde qué condiciones se llevará a cabo la indemnización.

Así las cosas, ha de decirse que la carga de la prueba le corresponderá proporcionalmente a ambas partes, por un lado, el asegurado deberá presentar las pruebas del siniestro acontecido y, por otro lado, el asegurador deberá probar

si se presentaron algunas de las cláusulas particulares que se pudieran haber pactado, o bien, probar si no se cumplió con el deber de comunicación del siniestro en el plazo convenido.

#### **b.4. Deber de indemnizar (cuando el siniestro ha ocurrido)**

El artículo 83 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros señala que el asegurador está en la obligación de responder por las indemnizaciones que deba pagar la persona asegurada a favor de terceros, por daños causados a la propiedad, por lesión o muerte.

En ningún caso puede exigirse al asegurador una suma mayor que la del importe total del seguro. En caso de seguro total, la cantidad asegurada cubre todo el valor de la cosa y por tanto, abarca cualquier daño posible; en algunos casos habrá de hacerse deducciones como, por ejemplo, franquicias legales o aquellas establecidas por las partes, el asegurador se encuentra en todo su derecho de cobrarlas o deducirlas del importe total de la suma calculada como indemnización.

De forma general extraemos de los párrafos anteriores que la responsabilidad del asegurador es cumplir con lo que la ley taxativamente dispone a la hora de contratar un seguro. Además, el seguro de transporte marítimo es un contrato celebrado en masa, o sea, un contrato de adhesión en el cual el asegurado firma un documento con cláusulas establecidas por el asegurador, quien las redacta unilateralmente, y es su obligación de hacerlo en forma clara, precisa y sin establecer condiciones abusivas contra el asegurado, preservando, en todo momento, la buena fe en las cláusulas de la póliza. Las responsabilidades del asegurador dejan de existir cuando el asegurado provoca, dolosa o culposamente, el siniestro; por ende, ante declaraciones inexactas o fraudulentas el asegurador no tiene porqué indemnizar al asegurado.<sup>113</sup>

---

<sup>113</sup> En este sentido se pueden ver los artículos 46 y 47 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros.

Tampoco ha de responder por los daños provenientes del vicio propio de la cosa asegurada, salvo que se haya establecido lo contrario. Se entiende por vicio propio la causa de destrucción, deterioro o desgaste que llevan en sí las cosas por su propia naturaleza o destino, aunque se les suponga de la mejor calidad en su especie.<sup>114</sup> Aún menos responde en caso de que la cosa asegurada sea destruida por hechos o causas extraños al riesgo asumido por el asegurador, se producirá la terminación anticipada del contrato. El asegurador tendrá la obligación de devolver la prima por lo cual debe notificar al asegurado y devolver la suma de dinero en un plazo de quince días naturales. Si la destrucción es parcial el contrato se ajustará en ese sentido.

Aunado a lo anterior, el asegurador no responderá por los daños en casos de cumplimiento anormal del transporte, trasbordo de mercancías o si se modifica la ruta de manera que incremente el riesgo cubierto, la excepción a esta regla se da si el cambio de ruta fue realizado para evitar razonablemente que se produzca el siniestro cubierto o si el asegurador lo hubiera consentido expresamente.

También es importante mencionar que, en caso de que el bien asegurado estuviera sobre-asegurado, el asegurador tendrá un máximo de diez días hábiles para devolver el dinero cobrado de más. Si se ha pactado el pago fraccionado de la prima, las fracciones no canceladas serán exigibles al momento de la indemnización.<sup>115</sup>

---

<sup>114</sup> En este sentido se puede ver el artículo 69 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros.

<sup>115</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales Sección IV. Prima Artículo 39.- Devengo de la prima en caso de pérdida total.

## **CAPÍTULO II: El consumidor de seguros.<sup>116</sup>**

Por tratarse de un contrato de adhesión, al consumidor de un seguro se le imponen las condiciones de ese seguro que adquiere. Es gracias a la legislación estudiada en capítulos anteriores, que el asegurado o tomador de un seguro encuentra parámetros y límites, así como limitaciones para poder vincularse con mayor respaldo en un negocio aseguraticio.

No obstante, aún con la apertura del monopolio de los seguros en Costa Rica, se mantiene como actividad exclusiva del Instituto Nacional de Seguros el asegurar las mercancías que son transportadas por el mar. Por ende, la protección legislativa podría verse opacada en ciertas circunstancias por la exclusividad del INS y, ante la necesidad de obtener un seguro, las personas pueden verse obligadas a contratar un seguro que pudiese tener algún contenido abusivo.

### **Sección a): Derecho a la educación.**

La sociedad, compuesta por millones de individuos, será funcional en tanto quienes formamos parte de ella ejecutemos nuestro derecho a la educación para poder optar por lo que más nos convenga como seres sociales y económicos.

Por medio de la educación es que se dan los instrumentos necesarios para que los sujetos ejerciten conscientemente su función en el mercado, asegurándose tanto la libertad de elección como la igualdad de contrataciones.

De tal forma, es necesario que las aseguradoras den a conocer a sus clientes, al menos, los aspectos básicos del contrato, el funcionar de las coberturas, la

---

<sup>116</sup> Se señala en este punto que, a pesar de que el monopolio del mercado de los seguros dejó de existir a partir del 7 de agosto del 2008, fecha en que se publica la Ley Reguladora del Mercado de Seguros, y que desde ese momento se abren las posibilidades para que el mercado se expanda a empresas de carácter privado, en cuanto al tema del transporte de carga o de mercancías vía mar, las empresas que se han instalado en Costa Rica han optado por utilizar las mismas condiciones y cláusulas que ofrece el INS, esto quiere decir que han optado, ya sea por actuar como corredores del INS o por utilizar una copia de la póliza que ellos utilizan. Dentro de las empresas consultadas, con excepción del INS (Assa, Agencia de Seguros Metropolitanos S.A., BCR Corredores de Seguros, Cadena de Seguros S.A., Mapfre Costa Rica, Parkland Consulting Group SA, Proseguros Corobicí, Seguros y Asesorías Garret y Asociados y Starmedia Internacional S.A.), únicamente ofrecen tal póliza como propia, las aseguradoras Assa, Cadenas de Seguros S.A., Proseguros Corobicí y Seguros y Asesorías Garret y Asociados.

variedad de cláusulas y lo que estas implican. Los seguros envuelven una forma de tramitarse que no suele ser de conocimiento general, especialmente, porque dentro de los mismos seguros hay variaciones en el funcionamiento de una póliza a otra.

### **Sección b): Derecho a la información.**

La importancia que este derecho reviste es que, como consecuencia de un consumidor informado, tras un adecuado conocimiento de las condiciones y de la negociación, se obtiene una forma de mercado efectiva y ecuánime.

El artículo 19 de la Declaración Universal de Derechos Humanos expresa el derecho de la libre opinión e incluye el derecho a investigar y recibir información así como difundirla sin límite de fronteras, por cualquier medio de divulgación que se elija.

Es obligación de la compañía aseguradora o del agente de seguros informar correctamente sobre cláusulas y restricciones a quien pretende obtener un seguro. Una vez que esto ha sucedido, se puede realizar una decisión correcta acerca del seguro que mejor satisface las necesidades del cliente.

"... Desde una perspectiva amplia, puede definirse la información como un elemento de conocimiento suministrado obligatoriamente por una de las partes contratantes (deudor de la obligación de información) a la otra parte (acreedor de la obligación de información) teniendo como objeto principal la adecuada formación del consentimiento contractual de este último, tanto en los aspectos jurídicos como materiales del negocio. El deber de información encuentra su fundamento en un desequilibrio de conocimientos entre los contratantes, circunstancia que se acentúa en materia de consumo. La información es el principal instrumento con que cuentan los consumidores para hacer frente a las técnicas agresivas del comercio moderno. De una buena información depende un consentimiento libremente formado y exento de vicios. Así será exigible aquella que sea necesaria para su receptor al efecto de la formación adecuada de su voluntad negocial. No se trata solo de un deber, sino también de un derecho básico, que cobra especial relevancia a la hora de resolver el asunto traído a

estrados. La Constitución Política establece en su artículo 46: "Los consumidores y usuarios tienen derecho a la protección de su salud, ambiente, seguridad, e intereses económicos; a recibir información adecuada y veraz; a la libertad de elección y a un trato equitativo".<sup>117</sup>

Lo que demuestra el deber ineludible del asegurador de participar al cliente con toda la información que considere necesaria e indispensable para poder negociar cabalmente un seguro de transportes. De igual forma, es deber de la institución aseguradora publicar los trámites que brinda y los requisitos que cada uno de estos trámites demanda, lo anterior en virtud de lo manifestado en el artículo primero de la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, pues indica que su vigencia se extiende a "toda la administración pública, central y descentralizada, incluso instituciones autónomas y semiautónomas, órganos con personalidad jurídica instrumental, entes públicos no estatales, municipalidades y empresas públicas".

### **Sección c: Derecho de Representación.**

Es el derecho que tiene cada uno de los ciudadanos de acudir ante una organización interesada en la protección de los abusos que pudieran estar sufriendo. En nuestra legislación, se avala la acción popular la cual permite a cualquier consumidor actuar en nombre de otro consumidor al que se le estén violentado los derechos de su integridad, pero en muchos resulta beneficioso para todos, esto puede realizarse tanto en la vía jurisdiccional como en una vía alterna, la cual suele recomendarse por ser más expedita, menos engorrosa y más ágil.

En nuestra Constitución Política, encontramos que en el artículo 41 se establece que toda persona que busque en las leyes solución a sus problemas, deberá encontrarla de forma pronta y cumplida. Se busca que se satisfagan las necesidades de un individuo o un grupo a través del equilibrio de los intereses de los consumidores. El proceso debe ser sencillo, rápido y justo; debe proteger al

---

<sup>117</sup> SALA PRIMERA DE LA CORTE DE JUSTICIA, sentencia número 94-09 de las quince horas, cincuenta minutos del veintinueve de enero del dos mil nueve.

consumidor para que no se vea aplacado por las grandes empresas, por lo cual debe contar con instrumentos jurídicos de los cuales pueda disponer en defensa de sus derechos.

#### **Sección IV: Derecho a la Protección de Intereses.**

Todo consumidor tiene derecho a encontrar en el Estado la protección debida para sus intereses económicos; en el caso de los seguros, este principio se puede ver violentado en la negativa que tiene el INS de resolver los conflictos utilizando una vía alterna, por tanto, hay que esperar a que sea la vía judicial la que determine la responsabilidad. Lo anterior en vista de que el INS dificulta los procesos conciliatorios, a no ser que se haya incluido abusivamente una cláusula de arbitraje, la cual puede menoscabar los derechos de los consumidores.

De manera general ha de tenerse en cuenta que la conciliación es ante todo un procedimiento no obligatorio. Ello significa que, aun cuando las partes hayan convenido en someter una controversia a la conciliación, no están obligadas a continuar el procedimiento después de la primera reunión. En este sentido las partes siempre controlan la conciliación, para el Instituto la conciliación es vista como un procedimiento previo al proceso principal en el cual la parte demandante insta a la contraria a llegar a un acuerdo sobre la pretensión formulada, evitando la prosecución del conflicto de intereses, pero el arbitraje en materia de seguros solo se utiliza cuando son procesos muy grandes y complejos, los cuales sería imposible o al menos muy difícil resolver por vía judicial.

Ante esta situación, se acude al tribunal Arbitral de la Cámara de Comercio, la cual se encargará de buscar solución. Generalmente, los gastos son compartidos pues no es un trámite barato, especialmente por cuanto su valor es proporcional con la complejidad del asunto.

En estos casos se dice que la indemnización se da al asegurado de manera más útil y eficiente, de forma tal que se cumple con los objetivos del seguro, se encuentra la protección que se estaba buscando.



## **Sección V: Actualidad. Seguros vs Derechos del consumidor.<sup>118</sup>**

La apertura del mercado de seguros, permite que nuevos agentes económicos ingresen en el mercado nacional, para que puedan competir de forma análoga con el Instituto Nacional de Seguros, en las actividades comerciales que consideren oportunas.

En lo concerniente a la protección de los derechos del consumidor, es claro que la Ley de Regulación del Mercado de Seguros, se dedicó únicamente a indicar que la labor de la SUGESE es remitir las denuncias o quejas interpuestas por los asegurados – consumidores ante la Comisión Nacional del Consumidor, sin otorgarle tareas o funciones en cuanto a la protección y defensa de tales derechos; lo cual a todas luces, desfavorece y desprotege a los consumidores, primero porque lo obligarían a acudir a una serie de diferentes instancias en búsqueda de justicia, limitándole abiertamente el derecho fundamental de justicia pronta y cumplida, dado que los consumidores deben pasar por un vía crucis para poder ejercer sus derechos.

Primero deben presentar la queja ante la operadora o agente que les vendió el seguro y reaseguro, si no encuentran solución, deben asistir ante la SUGESE, para hacer valer sus derechos, la cual después de llevar a cabo toda una fase de investigación, en donde pide información al asegurador y hace llegar al expediente la demás documentación que considere oportuna, emite un criterio técnico al respecto, pero éste no le sirve de nada al consumidor dado que, por no tener la competencia legal, no puede resolver por el fondo el asunto y se convierte en una simple recomendación, la cual después debe ser enviada a la Comisión Nacional del Consumidor, mediante informe razonado y motivado, para que esta lo valore y, si lo considera oportuno, proceda a iniciar el procedimiento administrativo correspondiente, conforme a la Ley N° 7472 y su Reglamento.

Lo anterior, evidencia claramente que los consumidores en materia de seguros, lejos de poder defender nuestros derechos de manera eficiente y eficaz, tenemos

---

<sup>118</sup> Lo anterior, analizado según lo conversado vía telefónica con el Lic. Guillermo Rojas Durán, Superintendencia General de Seguros. 21 de junio del 2011.

que pasar por todo un camino tortuoso, lento y agotador, para poder encontrar la justicia que requerimos.

### **CAPÍTULO III: Nulidad en el contrato de seguro de transportes marítimo de mercancías.**

#### **Sección a): Generalidades.**

La nulidad en un contrato se presenta como una sanción cuando alguno de los elementos del contrato se encuentra viciado, o sea, la normativa que lo delimita no ha sido observada en su totalidad. La nulidad puede ser absoluta o relativa, según el interés protegido por la regla violada. Por ejemplo, un contrato que haya menoscabado en la capacidad de las partes u omita uno de los elementos esenciales será nulo, sería relativamente nulo cuando alguna formalidad esencial sea imperfecta.

La nulidad hace referencia a los vicios originales, los cuales se presentan desde el momento en que se perfecciona el contrato. Se necesita que el vicio que genera dicha nulidad sea anterior o concomitante a la celebración del contrato. En la materia que estudiamos, también puede ser un momento para crear nulidad cuando se da la declaración precontractual del estado de riesgo de parte del asegurado.

#### **Sección b): Nulidad absoluta.**

Cuando estemos ante un caso de nulidad absoluta se debe entender que dicho contrato no producirá efectos jurídicos, daría lo mismo que el negocio o contrato no se hubiera realizado. Cuando se ha declarado la nulidad se pretende volver al momento en que se concertó el acto para que las cosas regresen al estado en que se encontraban antes del acto, y que las partes, recíprocamente, se reintegren los valores que hayan percibido. Además, se debe tomar en cuenta que "declarada la nulidad de alguna cláusula de las condiciones generales de

un contrato de seguros, por sentencia o laudo definitivos, será obligación del asegurador modificar los otros seguros que tengan cláusulas idénticas".<sup>119</sup>

Si nos abocamos a la tarea de encontrar un mayor fundamento legal para lo descrito supra, podemos revisar el artículo 1023 del Código Civil, el cual nos indica que "A solicitud de parte los tribunales declararán la nulidad absoluta de las siguientes cláusulas abusivas:

...**a.** Las de conformidad con las cuales el vendedor u oferente se reserva el derecho de modificar unilateralmente el contrato o de determinar por sí solo si el bien vendido es conforme al mismo;

...**e.** Las que excluyen o restringen el derecho del comprador o adherente para recurrir a los tribunales comunes;

...**n.** La que faculta al vendedor u oferente para sustraerse de sus obligaciones contractuales, sin motivo justificado o sin la contraprestación debida;

...La que imponga al comprador o adherente, por incumplimiento del contrato, obligaciones de tipo financiero sin relación con el perjuicio real, sufrido por el vendedor u oferente, entre otros.

Asimismo, la Ley de Defensa Efectiva del Consumidor en su artículo 39 reafirma que:

"Son abusivas y absolutamente nulas las condiciones generales de los contratos de adhesión, civiles y mercantiles que: c) favorezcan, en forma excesiva o desproporcionada, la posición contractual de la parte predisponente o importen renuncia o restricción de los derechos del adherente..."<sup>120</sup>

---

<sup>119</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales Sección I. Contrato de Seguros Artículo 11.- Efectos de la nulidad de cláusulas contractuales.

<sup>120</sup> PÉREZ VARGAS, Op Cit, págs. 9 y 10\*

Actualmente, al estudiar cuidadosamente la póliza utilizada para el seguro de transporte marítimo de mercancías, la letra de esta nos indica con plena claridad en el artículo 36 de sus condiciones generales que existen casos en los cuales se puede suscitar la nulidad absoluta de los posibles derechos del seguro negociado. De tal forma, que el contrato puede terminar y librar al INS de cualquier responsabilidad contractual cuando, con fundamento en las pruebas analizadas, se determine que el asegurado o tomador del seguro o sus representantes han realizado declaraciones reticentes o falsas, las cuales pudieron haber influido en la valoración del riesgo.

Cuando se compruebe que las declaraciones falsas, reticentes o inexactas del asegurado o tomador o sus representantes han sido de manera intencional, producirá la nulidad relativa o absoluta del contrato. En este caso, el asegurador podrá retener las primas pagadas hasta el momento en que se tuvo conocimiento del acontecimiento. Para los casos que el asegurado o tomador o sus representantes actúen de forma no intencional, el asegurador actuará de conformidad con lo dispuesto en la Ley Reguladora del Contrato de Seguros.

Una diferencia que se presenta en la ley nueva del 2011, con respecto de la de 1922, es la manifestada por las condiciones generales de la póliza en su artículo 38, inciso x, pues sí, antes de la llegada de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, la normativa era más estricta con relación a ciertas modificaciones. Por lo tanto, se denota un cierto carácter de apertura en el numeral mencionado, ya que en aquellos casos en que la empresa incluya dentro de sus reportes de importaciones o exportaciones, embarques para los cuales no se establecen en el contrato tarifas ni condiciones particulares o especiales, pero, que una vez analizados, puedan ser aceptados bajo la condición de riesgo normal.

El asegurado gozará de cobertura automática, bajo la tasa y condiciones normales de mercado que aplicaría para ese riesgo en particular, quedando obligado, consecuentemente, al pago de la respectiva prima. Por lo que se abre un portillo de flexibilidad para que el asegurador pueda incorporar como

elementos de la póliza unos que tal vez no fueron considerados al momento de hacer las negociaciones respectivas, siempre y cuando estos elementos resguarden compatibilidad por lo expuesto en el contrato. Por ejemplo, podemos pensar en el caso de que un asegurado pretenda transportar por vía marítima un contenedor con 5000 cajas de lapiceros y al momento en que el asegurador verifica la mercancía, en el contenedor venían tanto cajas de lapiceros como cajas con marcadores. En principio, las condiciones aplican tanto para un lapicero como para un marcador. Caso distinto sería que un asegurado indique en la póliza que lo que pretende transportar sean lapiceros mas en el contenedor se hallen copas de cristal, las cuales, por su naturaleza requerirán no solo condiciones distintas, sino, unas de mayor atención y cuidado.

### **Sección c): Causales de nulidad.**

#### **c.1. Por falta de interés.**

Existen ciertos tipos de nulidad que son más frecuentes en los contratos de seguro de transporte marítimo de mercancías. La nulidad por falta de interés, es uno de los fenómenos más característicos en este negocio, pues, el objeto fundamental del contrato de seguro de transportes marítimos es el *interés asegurable*, que es la relación que existe entre el asegurado y el bien objeto del seguro.

#### **c.2. Por falsedad en la declaración del tomador, del asegurado o del asegurador.**

Como estudiamos líneas atrás, es requisito indispensable la existencia de la buena fe de las partes constituyentes del contrato y, unido a esto, se encuentra el deber de declarar información veraz, especialmente por parte del asegurado. Tanto la buena fe, como la declaración veraz, son tema central de la nulidad.

#### **c.3. Por renuncia de las disposiciones prohibitivas.**

No se puede renunciar a aquellas disposiciones legales prohibitivas; en caso de que esto ocurra, el resultado será la nulidad del acto. Ahora bien, se ha de tener en cuenta que la ley vieja de 1922 castigaba con nulidad absoluta la renuncia a las disposiciones prohibitivas establecidas, indicando básicamente en el artículo 4

que el contrato de seguro se regula por las estipulaciones lícitas de la póliza respectiva y, en su defecto, por las disposiciones de la ley. El enfoque resulta fundamentalmente distinto cuando se regula la nueva ley, ya que sus normas son de carácter imperativo, salvo que la Ley estipule expresamente la posibilidad de acuerdo en contrario de las partes.

Se agrega que supletoriamente, se observarán, por su orden y en lo pertinente, las estipulaciones del Código de Comercio y el Código Civil. Esto resulta un elemento innovador en el proyecto, pues señala de manera específica qué conjunto de normas se aplican subsidiariamente.

#### **c.4. Por ilicitud.**

Como en todo el sistema de legal del Estado de Derecho en el que vivimos, será ilícito y, consecuentemente nulo, aquel seguro que tenga por objeto una actividad u operación ilícita.

#### **c.5. Por daño conocido.**

El riesgo es el elemento principal del contrato de seguro de transporte marítimo. En el momento en que se tenga conocimiento de que ha ocurrido el siniestro, se tiene certeza del perjuicio, por tanto, el riesgo dejó de existir.

#### **c.6. Nulidad en caso de doble seguro.**

Si existe un bien patrimonial cubierto por una póliza, este mismo objeto no podrá ser amparado por otra póliza distinta, quedaría la segunda sin efecto y facultaría al asegurador a dar por terminado el contrato.

### **Capítulo IV: Finalización del contrato.**

#### **Sección a): Formas de finalizar el contrato.**

El contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías puede, al igual que cualquier contrato, terminar de múltiples formas, ya sea normalmente, habiendo satisfecho correctamente lo estipulado en la póliza o contrato según fuera el caso. Puede ser que no haya ocurrido el siniestro y no sea necesario recompensar

al asegurado por daños o perjuicios sufridos a raíz de un riesgo cubierto por la póliza, o que sí se haya materializado el riesgo y, por ende, sea necesario poner en marcha alguno de los procesos indemnizatorios que se mencionaran en el próximo apartado.

Institucionalmente, los contratos de seguros deberán identificar las instancias administrativas, judiciales o de resolución alterna de conflictos donde se puedan reclamar los derechos subjetivos e intereses legítimos de las partes. Sin perjuicio de lo establecido en la Ley N° 7727, Ley sobre Resolución Alternativa de Conflictos y Promoción de la Paz Social (RAC), de 9 de diciembre de 1997, los contratos de seguros contendrán una cláusula que establezca la posibilidad de acudir a medios alternos de solución de controversias, cuando así lo acuerden las partes, lo anterior, por así especificarse en la Ley Reguladora del Contrato de Seguros en su artículo cuarto.

En cuanto a lo que implican los seguros de transportes de carga marítima, se debe tomar en cuenta la existencia de dos aspectos que revisten singular relevancia en la fase de ejecución del contrato de seguro marítimo: la prescripción y la revocación unilateral. Ambas constituyen formas de extinción de la relación contractual; la primera lo es por el transcurso del tiempo, la segunda por la sola voluntad de una de las partes dirigida a terminar el contrato.

#### **a.1. El asegurado da por terminado el contrato anticipadamente.**

Asimismo, encontramos, en la Ley Reguladora del Mercado de Seguros, múltiples descripciones de circunstancias bajo las cuales se puede finalizar el contrato. La primera de estas formas es cuando durante la vigencia del contrato, la persona asegurada lo da por terminado de forma anticipada, sin responsabilidad, dando aviso a la otra parte al menos con un mes de anticipación. "En cualquier caso, el asegurador tendrá derecho a conservar la prima devengada por el plazo transcurrido y deberá rembolsar a la persona asegurada la prima no devengada. La terminación anticipada del contrato se efectuará sin perjuicio de derecho de la persona asegurada a indemnizaciones por siniestros ocurridos con anterioridad

a la fecha de terminación anticipada."<sup>121</sup> Lo cual, al analizarlo, nos hace descubrir una cierta flexibilidad para el asegurado que decida terminar su contrato antes de que el mismo se desarrolle completamente. Las condiciones generales de esta póliza, de igual forma lo indican.

### **a.2. Desaparición del riesgo.**

Un aspecto que se debe mantener en constante vigencia para que el negocio se mantenga incólume es la posibilidad de que el riesgo se dé; como hemos visto, el riesgo es un elemento esencial del contrato de transporte de seguro marítimo y, por lo tanto, si el riesgo apuntado cesa, se puede terminar el contrato, aun así, al asegurador le corresponderán las primas devengadas hasta que la cesación del riesgo le sea comunicada o haya llegado a su conocimiento por cualquier otro medio.<sup>122</sup>

### **a.3. Agravación del riesgo.**

Por su parte, el artículo 56 de la LRCS, establece que, en caso de rescisión del contrato por causas generadas por la agravación del riesgo, corresponderá al asegurado la restitución de la prima no devengada una vez deducidos los gastos administrativos, dejando cubiertos prácticamente todos los posibles movimientos que tendría la prima, con el fin de evitar la incertidumbre en cualquier asunto relacionado con la prima.

Igualmente, el contrato podrá ser cancelado por el INS cuando exista alguna de las siguientes circunstancias:

**a.** Si el riesgo deja de existir después de su celebración. Sin embargo, al Instituto le corresponderán las primas devengadas hasta que la cesación del riesgo le sea comunicada o haya llegado a su conocimiento por cualquier otro medio.

---

<sup>121</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales Sección I.- Contrato de Seguros. Artículo 16.- Terminación anticipada del contrato.

<sup>122</sup> En este sentido se puede ver el artículo 41 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros.



**b.** Finalización del interés económico del Asegurado en los bienes objeto del seguro.

**c.** Traspaso del interés que tenga el Asegurado sobre la propiedad protegida, a no ser que aquel se efectúe por testamento o en cumplimiento de preceptos legales, en cuyo caso se tendrá como Asegurado al nuevo dueño de ésta.

El Instituto devolverá la prima no devengada una vez deducido el diez por ciento del monto de esa prima por concepto de gasto administrativo. El Instituto hará el reintegro en un plazo de 10 días hábiles posteriores a la fecha en que se notifique la terminación del contrato.

#### **a.4. Omisión de notificación por parte del asegurado.**

Se reconoce como otra causal para dar por terminado el contrato cuando se agrava el riesgo y el asegurado omite dar notificación al asegurador. Cuando el asegurado tiene conocimiento y depende de su voluntad dar a conocer estos hechos, cuenta con diez días hábiles para comunicarse con la compañía. Si no depende de él tiene cinco días después de enterado para informar al asegurador de tal cambio. Siendo entonces que si no notifica la agravación del riesgo, se termina el contrato, dicha terminación se vuelve efectiva en el momento en que la compañía aseguradora lo comunica al asegurado.

En este mismo orden de ideas, si la persona asegurada no comunicó la agravación del riesgo y ocurre un siniestro, el asegurador puede reducir la indemnización proporcionalmente a la prima que debió haberse cobrado y, si las circunstancias ocurridas demuestran que las nuevas condiciones hubieran impedido asegurar los bienes patrimoniales dañados, se libera al asegurador de su responsabilidad con el asegurado y su deber se limitaría, en este supuesto, a restituir las primas no devengadas, las cuales pueden permanecer en manos del

asegurador cuando la falta de notificación se haya hecho con dolo o culpa grave.<sup>123</sup>

En el caso del seguro de transportes, cuando el asegurado dejare de notificar los embarques amparados por esta póliza, facultará al Instituto para no tramitar solicitudes de indemnización afectadas por tal omisión, quedando a opción del Instituto la cancelación de la póliza.<sup>124</sup>

#### **a.5. Pluralidad de contratos de seguros (sobre el mismo bien).**

Una causal más se da cuando la persona asegurada celebra un contrato sin conocer la existencia de otros anteriores; siempre que no hubiera ocurrido un siniestro, podrá solicitar la terminación del más reciente o la reducción de la suma asegurada al monto no cubierto por los anteriores contratos con el respectivo ajuste de la prima. En el evento de que los contratos fueran celebrados simultáneamente, la persona asegurada podrá solicitar la reducción de las sumas aseguradas en forma proporcional entre todos los seguros o la terminación de alguno de los contratos.<sup>125</sup> Para delimitar aún más la situación anterior, en el artículo 61 de la LRCS se especifica cómo se dará por terminada la relación contractual con la persona que celebrare dos o más contratos de seguros con la intención de obtener un enriquecimiento indebido, manteniendo los aseguradores el derecho a percibir la prima no devengada, sin perjuicio del reclamo por otros daños generados.

#### **a.6. Destrucción de la cosa.**

También se dará por terminado el contrato cuando la cosa asegurada se destruye por hecho o causa extraños al riesgo asumido por el asegurador, se producirá la terminación anticipada del contrato. El asegurador tendrá la

---

<sup>123</sup> En este sentido ver la Ley Reguladora del Contrato de Seguros. Capítulo I.- Disposiciones Generales. Sección VI. Agravación y Disminución del Riesgo. Artículo 53 y 55.

<sup>124</sup> Instituto Nacional de Seguros. Póliza de Carga. Importación y Exportación en Colones Condiciones Generales pág. 8. Artículo 38, inciso ix.

<sup>125</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales. Sección VII.- Pluralidad de Seguros. Artículo 60.- Ignorancia de otros contratos.

obligación de devolver la prima no devengada en un plazo máximo de quince días naturales a partir de que se le haya notificado el evento. Si la destrucción es parcial, el contrato se ajustará en ese sentido. La persona asegurada tendrá derecho a la devolución de la prima proporcional dentro del plazo señalado en el párrafo anterior a partir de la modificación del contrato.<sup>126</sup>

#### **a.7. Falta del pago de la prima**

Se deben de examinar, además, aspectos económicos que pueden afectar la vigencia del contrato. En páginas anteriores, hemos denotado la importancia que reviste que el asegurado pague la prima calculada para su seguro, caso contrario, ante la falta del pago de la prima dentro del plazo establecido, la ley establece las siguientes acciones:

**“a)** Dar por terminado el contrato, en cuyo caso, salvo pacto en contrario, el asegurador quedará liberado de su obligación en caso de cualquier siniestro ocurrido a partir de la mora. Deberá notificar su decisión al tomador, a los asegurados o a ambos, según corresponda, dentro del plazo de cinco días hábiles siguientes a la fecha en que se incurrió en mora.

**b)** Mantener vigente el contrato y cobrar la prima en la vía ejecutiva, más el interés legal o pactado, en cuyo caso, el asegurador será responsable por los siniestros que ocurran mientras el tomador se encuentre en mora. La facultad aquí otorgada caducará en la mitad del plazo que falte para el vencimiento del seguro”<sup>127</sup>.

Para el cobro en la vía ejecutiva de la prima dejada de pagar, más el interés legal o pactado, servirá de título ejecutivo la certificación del monto de la prima devengada no pagada emitida por un contador público autorizado. El

---

<sup>126</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo II.- Seguros de Daños. Sección I.- Disposiciones Generales. Artículo 70.- Destrucción de la cosa asegurada.

<sup>127</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales. Sección IV.- Prima. Artículo 37.- Mora en el pago

asegurador deberá informar oportunamente su decisión al contratante, cualquiera que ella sea.<sup>128</sup>

El incumplimiento en el pago de la prima permitirá al asegurador proceder con una de las 2 acciones establecidas. La primera hace referencia a la condición resolutoria por falta de cumplimiento y, la segunda establece que el asegurador podrá mantener vigente el contrato y poner al cobro como título ejecutivo la certificación del monto de la prima devengada no pagada que emita un contador público autorizado. Junto con la prima, podrá cobrar los intereses legales, de acuerdo con la tasa básica pasiva del Banco Central de Costa Rica, o bien, el interés pactado en el documento base; sin embargo, será responsable por los siniestros que ocurran, mientras el asegurado se encuentre en mora.

Tanto la posibilidad de proceder a la resolución del contrato, como la de ejecutar el título ejecutivo, se mantienen en la mitad del plazo que le reste al contrato de seguro para su vencimiento. La fijación de este plazo es otro de los elementos que nos brinda una gran seguridad jurídica, pues da garantía a las partes sobre los momentos idóneos para ejercer su derecho a ejecutar el título ejecutivo, o a dar por terminado el contrato en el caso del asegurador, y a tener seguridad del plazo bajo el cual aún tiene cobertura su riesgo, en el caso del asegurado que se encuentre en mora.

#### **a.8. Caducidad.**

En caso de caducar este derecho, se entenderá que el contrato queda extinguido a partir de la fecha de caducidad, debiendo notificar tal situación al tomador, a los asegurados o a ambos, según corresponda, dentro del plazo de cinco días hábiles siguientes a la fecha de caducidad. Se entenderá que el asegurador escoge mantener vigente el contrato y cobrar la prima en la vía ejecutiva, si no notifica su decisión de dar por terminado el contrato, dentro del plazo de cinco días hábiles siguientes a la fecha en que se incurrió en mora.

---

<sup>128</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo I.- Disposiciones Generales. Sección IV.- Prima. Artículo 37.- Mora en el pago

#### **a.9. Cesación de la cobertura.**

Una circunstancia que debemos retomar en este capítulo es que, si después de la descarga del medio de transporte internacional en el puerto de final destino, hubieran de ser reexpedidas las mercancías a otro destino distinto al estipulado en la póliza, la cobertura de la misma cesará automáticamente aunque el plazo contractual no haya expirado aún.

**a.10. Falta de pago de la indemnización:** por ser uno de los deberes principales del asegurador, el cual se estudiará en el próximo capítulo.

#### **Capítulo V: Indemnización. Tipos, eximentes, ejecución y otros.**

En el ámbito aseguratorio, se entiende por indemnización la cantidad que ha de pagar la entidad aseguradora al asegurado o al beneficiario de la póliza en el supuesto de producción del siniestro. El pago de la indemnización es una de las obligaciones principales que asume el asegurador por el hecho de la firma de la póliza, asumiendo la cobertura del riesgo hasta el límite del capital asegurado, su contrapartida, la prima pagada por el asegurado, la cual es correspondiente según la tarificación del riesgo cubierto por la póliza del seguro.

La indemnización en los seguros tiene por objeto la reparación de las consecuencias perjudiciales que se hayan derivado de la producción del siniestro, para ello, la aseguradora restituirá el estado de cosas al momento anterior al siniestro, ya sea reparando el objeto dañado, sustituyendo éste por otro, o entregando al asegurado una cantidad de dinero para hacer frente él mismo a dicha situación. La indemnización pretende en definitiva el restablecimiento patrimonial que ha sido alterado por el acaecimiento del siniestro, resarciendo al asegurado en el doble sentido que abarca toda indemnización: el daño emergente y el lucro cesante. En cualquier caso, la indemnización en estos seguros de daños se encuentra con un doble límite.

Existen varios procesos de indemnización por medio de los cuales el asegurado puede ver satisfechos los perjuicios causados a sus propiedades, dentro de los cuales se encuentran las *averías*:

Averías es un término que significa "daño o pérdida parcial", en oposición a pérdida total.<sup>129</sup>

### **Sección a): Tipos de avería**

**a.1. La acción de avería particular:** "acción por medio de la cual el asegurado pone en movimiento el mecanismo de regulación por avería reclamando una indemnización sobre la base del perjuicio sufrido". Dentro de la acción de avería se puede indemnizar por razón de:

- **Pérdida total (real):** en este caso el asegurado queda privado de sus bienes de forma permanente, ya sea porque se perdieron o porque quedan en tal estado de deterioro que dejan de ser la cosa asegurada, se diferencia de la **pérdida total constructiva** porque en esta los costos de salvamento o reparación excedería el valor de los bienes, por tanto, las compañías aseguradoras prefieren pagar la pérdida como tal y subrogarse los derechos del asegurado.
- **Pérdida parcial:** también conocida como **avería particular**, es parte de los riesgos cubiertos por la póliza y no es avería gruesa, por el contrario, la avería particular no es el producto de un sacrificio de todos, sino que es una ocurrencia que afecta intereses particulares, sin poner en peligro la seguridad de la embarcación.
- **Averías gastos:** es la indemnización entregada por los gastos efectuados en el cumplimiento de la obligación, de procurar el salvamento de los objetos o de aminorar los daños que el siniestro pudiera ocasionar.

---

<sup>129</sup> PÉREZ VARGAS. Op Cit, pág. 12.

**a.2. La acción de avería gruesa o común:** "no es una pérdida o daño total, sino un sacrificio parcial de los intereses de la aventura marítima para salvar ésta"<sup>130</sup> en esta deben concurrir varios elementos para que se dé lugar a la indemnización, por ejemplo, debe existir un peligro común que tiene que ser inmediato o grave, presente, actual y cierto; también debe existir un sacrificio voluntario, deliberado y necesario realizado para evitar el daño o gastos mayores exigidos para la salvación del buque, o del cargamento, o ambas cosas. Además, cabe mencionar la necesidad de un resultado útil, o sea, que las acciones tomadas obtengan resultados positivos y sean beneficiosas para los intereses generales de todos los involucrados.

Taxativamente, según Víctor Pérez, en su escrito sobre el seguro marítimo, indica como elementos de la avería gruesa, los siguientes:

1. Sacrificio o gasto extraordinario
2. Intencional y razonable
3. Para la seguridad común
4. Preservación de un peligro
5. Aventura marítima común

Sin temor a reiterar, se debe recordar en este apartado que el seguro no puede ser objeto de enriquecimiento injusto para el asegurado, con lo que, para la determinación del daño habrá que estar al valor del interés asegurado en el momento inmediatamente anterior a la realización del siniestro; por otra parte, también es menester mantener presente que la suma asegurada representa el límite máximo de la indemnización a pagar por el asegurador en cada siniestro.

Por lo tanto, el contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías, como una subcategoría del seguro de daños, es reconocido como un contrato de mera indemnización, lo cual refuerza el concepto de que no puede ser objeto de

---

<sup>130</sup> *Ibidem.*

enriquecimiento y no puede exceder el valor real de la cosa al momento del siniestro, esta tesis es defendida por la LRCS en su artículo número 64.

Quedan así establecidos los límites de la indemnización, esta no podrá exceder el capital asegurado ni el valor real del objeto dañado antes del siniestro.

La fijación definitiva de la indemnización se hará pues, atendidos estos límites legales, según el resultado del informe pericial del daño, una vez correctamente evaluado y tasado, salvo que se trate de un supuesto de seguro a valor convenido o pólizas estimadas, donde las partes han fijado de antemano el valor del interés asegurado que posteriormente habrá de tener en cuenta para el cálculo de la indemnización.

En todo caso, la pérdida del derecho a indemnización solo se producirá en el supuesto de que el siniestro hubiera concurrido dolo o culpa grave. El tomador del seguro, la persona asegurada o beneficiaria deberán dar al asegurador toda clase de información sobre las circunstancias y consecuencias del siniestro. Tal y como lo menciona el numeral 71 de la LRCS, en caso de que sea correspondiente cancelar la indemnización convenida, se pagará en dinero o mediante la reposición, reparación o reconstrucción de la cosa asegurada, si así se hubiera convenido.

El artículo 83 de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros señala que el asegurador está en la obligación de responder por las indemnizaciones que deba pagar la persona asegurada a favor de terceros, por daños causados a la propiedad, por lesión o muerte.

Aunado a esto, el artículo 17 de la LRCS indica que el asegurado o beneficiario del contrato o póliza de seguro de transporte marítimo tienen derecho a un plazo de cuatro años para exigir los beneficios derivados de la póliza. Para que se pueda realizar el cobro de la indemnización, la reclamación del asegurado debe ir acompañada de aquellos documentos justificativos del contrato, viaje del buque, embarque de los objetos asegurados y pérdida de los mismos, si todo está en orden, paga la indemnización. La diferencia es sustancial con respecto a la



prescripción utilizada en la ley de 1922, pues permitía que las partes pactaran un plazo distinto al de la ley mediante simple acuerdo, lo cual le daba una característica que colabora con la velocidad del comercio.

El asegurador puede rechazar y contradecir judicialmente la reclamación, entonces el juez o el tribunal encargado deberá depositar la cantidad que cubra los justificantes presentados. Deben tener en cuenta, tanto las entidades aseguradoras como los jueces o árbitros encargados de gestionar los trámites o procesos correspondientes, que sobre una misma cosa podrán concurrir intereses distintos, todos los cuales son asegurables, simultánea o sucesivamente, hasta por el valor de cada uno de ellos. En caso de producirse el siniestro, la indemnización se realizará conforme a esto.

En el momento en que el asegurador pague la indemnización correspondiente a pérdida total, se entenderá por devengada la prima correspondiente al resto del período con base en el cual fue calculada, salvo que el bien asegurado estuviera sobreasegurado. En este caso, el asegurador tendrá un máximo de diez días hábiles para devolver el dinero cobrado de más. Si se ha pactado el pago fraccionado de la prima, las fracciones no canceladas serán exigibles al momento de la indemnización. La persona asegurada podrá realizar el pago correspondiente en ese momento o, en su defecto, este se deducirá de la suma prevista para la indemnización.

Cuando se ha satisfecho la indemnización, el asegurador se subrogará en el lugar del asegurado para el ejercicio de todos los derechos que le correspondan contra los terceros que, por malicia o culpa, causaron la pérdida de los efectos asegurados; consecuentemente, no es el asegurado quien puede ejercer acciones contra el responsable del daño porque, si así fuera, el asegurado se vería resarcido dos veces y obtendría un evidente lucro a raíz del seguro.

De igual forma, el asegurador no puede, de ninguna forma, obtener por medio de la subrogación una suma superior a aquella que ha satisfecho al asegurado, enriqueciéndose así, a costa del responsable del daño. Pueden darse casos de

las llamadas *liquidaciones amistosas*, en las cuales el asegurado consiente una reducción de la indemnización, solo hasta el montante de la suma realmente desembolsada será admisible la subrogación. En caso de seguro parcial, la subrogación se hará en la misma proporción en que se ha indemnizado el daño. El asegurador se limita su subrogación a la parte que le corresponde.

Con respecto a la valoración de los bienes, si existiese desacuerdo con respecto a la estimación del bien o monto de la pérdida al momento de ocurrir el siniestro, las partes podrán convenir que se practique una valoración o tasación. "La valoración podrá efectuarse por uno o más peritos, según lo convengan las partes. Los honorarios de los peritos se pagarán según lo acordado por las partes. A falta de acuerdo se estará a lo dispuesto en el Código Procesal Civil sobre el particular. En caso de no haber interés o no existir acuerdo respecto de la realización de la valoración, las partes podrán acudir a los medios de solución que plantea el ordenamiento jurídico. El contenido de este artículo deberá ser incorporado a la póliza y aplica para los contratos de seguros generales y personales".<sup>131</sup>

### **a.3. Supuestos que eximen al asegurador del pago de la indemnización.**

En caso de haber disputa con respecto a la indemnización debida por parte del asegurador, la ley incluye supuestos en los cuales la entidad aseguradora se libera de responsabilidades por daños y pérdidas excluidas, por lo que, taxativamente, se exponen en el artículo 76 de la Ley Reguladora de los Contratos de Seguros los siguientes supuestos que eximen al asegurador de indemnizar:

- i) Los daños provenientes de combustión espontánea.**
  
- ii) Los daños que cause el incendio en títulos valores de cualquier especie, efectos de comercio, billetes de banco, piedras y metales preciosos, objetos de arte, croquis, planos, objetos de colección, monedas o cualesquiera otros objetos de**

---

<sup>131</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo II.- Seguros de Daños. Sección I.- Disposiciones Generales. Artículo 73.- Valoración.

similar naturaleza que se hallen en el bien asegurado, aun cuando la persona asegurada pruebe su preexistencia o su destrucción, o deterioro por el siniestro.

iii) Los daños que se causen a los bienes de los vecinos de las cosas aseguradas.

iv) Los daños sufridos por los objetos asegurados fuera del lugar descrito en la póliza.

Bajo ninguna circunstancia el asegurador responderá por lo siguiente:

i) Los daños provocados por un incendio causado por dolo o culpa grave de la persona asegurada.

ii) Los daños causados por fuego no hostil, salvo acuerdo entre las partes.

Además, es importante que se regule qué pasa con la indemnización en el caso de que se necesite un cambio en el medio que transporta las mercancías, pues el cambio de medio de transporte designado o el error en su designación, la alteración del itinerario o los plazos del viaje no afectarán el derecho de la persona asegurada a la indemnización por parte del asegurador. Sin embargo, si el cambio, error o alteración agravaran el riesgo, el transportista informará inmediatamente al asegurador. En tal caso, el asegurador podrá aplicar el ajuste de prima por agravación y no podrá dar por terminado el contrato, salvo que demuestre que no hubiera asegurado el transporte.

#### **a.4. Protocolo para ejecutar la indemnización.**

Cuando se produce un evento que pudiese dar lugar a una indemnización existen medidas establecidas a manera de protocolo, el tomador del seguro, el beneficiario o el asegurado deberá seguir el siguiente procedimiento en caso de siniestro:

**a.** Comunicar al Instituto, el acaecimiento del siniestro dentro del plazo máximo de siete días hábiles siguientes a la fecha en que lo haya conocido o debido conocer, indicando en forma escrita la naturaleza y causa de la pérdida.<sup>132</sup>

**b.** Además, en caso que se sospeche haya ocurrido un daño malicioso o premeditado, informará inmediatamente al organismo o autoridad competente y prestará toda la asistencia razonable para el descubrimiento y castigo de cualquier persona culpable, así como en la investigación o recuperación de la propiedad perdida o indemnizada. Asimismo, tomará todas las acciones que sean necesarias para no obstaculizar la subrogación.

**c.** Reclamar inmediatamente a los portadores y a las autoridades portuarias cualquier bulto faltante perdido o averiado, cerciorándose que todos los derechos contra los portadores, depositarios o cualesquiera otros terceros queden debidamente preservados y ejercitados.

**d.** El Instituto reembolsará al Asegurado, además de la indemnización que corresponda en virtud de este seguro, los gastos apropiados y debidamente incurridos para el cumplimiento de estas obligaciones. Las medidas que adopten, tanto el Asegurado como el Instituto, con la finalidad de salvar, proteger o recobrar el objeto asegurado, no serán consideradas como renuncia o aceptación de abandono ni perjudicarán los derechos de cada una de las partes.

**e.** Entregar por escrito al Instituto, dentro de los treinta días naturales después del aviso indicado en el inciso i., una reclamación que contenga un recuento, de todos los artículos o partes de la propiedad perdida, destruida o dañada, y de la destrucción o daño tomando en cuenta su valor indemnizable en el momento de la ocurrencia del evento, junto con detalles de cualquier otro seguro que ampare la propiedad aquí asegurada. Además, deberá entregar al Instituto todas las

---

<sup>132</sup> A la fecha presente el INS tiene a disposición de sus clientes los siguientes medios para contactarlos: Teléfono: 800-Teleins (800-8353467). Fax: 2221-2294. Correo Electrónico: [contactenos@ins-cr.com](mailto:contactenos@ins-cr.com)

pruebas de información con respecto a la solicitud de indemnización a medida que éstas sean requeridas, junto con (y si se solicita) una declaración jurada.

**f.** Emplear los medios a su alcance para disminuir las consecuencias del siniestro, incluyendo la obligación de no desatender la cosa asegurada. El incumplimiento de esta obligación facultará al Instituto para reducir su prestación en proporción al daño que se pudo haber evitado. El Instituto quedará liberado de toda prestación derivada del siniestro si el Asegurado incumpliera esta obligación con dolo. Los gastos razonables en que el Asegurado incurra para cumplir con este fin, serán cubiertos por el Instituto, pero, en todo caso, la suma total a pagar no excederá.

**g.** Conservar las partes dañadas a fin de que puedan ser evaluadas por el Instituto, por lo que permitirá que un representante del Instituto inspeccione la propiedad afectada, antes de que se proceda a hacer reparaciones o alteraciones.

**h.** En caso de siniestro amparable bajo este contrato, las pérdidas a bienes propiedad del Asegurado o bajo su responsabilidad, declarados en esta póliza, serán cuantificadas únicamente con el Asegurado o su representante legal, según se requiera. En caso que los daños se hayan producido fuera del territorio costarricense, las pérdidas deberán ser certificadas por un representante del Instituto Americano de Aseguradores Marítimos (American Institute of Marine Underwriters) o de Lloyds de Londres (Lloyd's of London), o, en su defecto, por alguna otra organización reconocida en la inspección y certificación de averías y no se podrán hacer reparaciones ni disponer de las mercancías dañadas sin consentimiento previo del Instituto.

**i.** Bajo ninguna circunstancia, salvo bajo protesta por escrito, deben extenderse recibos incondicionales cuando exista duda acerca del estado de las mercancías.

**j.** Notificar por escrito a los portadores y a los representantes del puerto dentro de los tres días siguientes a la entrega si la pérdida o daño no era aparente en el momento en que se recibió la mercancía.

**k.** En caso de existir demanda judicial, deberá entregarse al Instituto la notificación antes de que venza el período de emplazamiento. El Instituto es el único facultado para celebrar o autorizar a nombre del Asegurado cualquier transacción, o dirigir cualquier juicio de carácter civil que se siga en su contra por cobro de daños y perjuicios, con motivo de la protección otorgada por estas coberturas. El Instituto se reserva el derecho de efectuar indagaciones, gestiones, realizar arreglos y ajustes, cuando lo estime conveniente. Si el Asegurado desea contratar, con cargo a la póliza, profesionales para llevar el juicio, el Instituto podrá oponerse o bien autorizarlo a ello. En caso de autorización, ésta deberá ser escrita y el Instituto reconocerá los honorarios profesionales que corresponda por la defensa de la causa civil, con fundamento en la tarifa que recomiende la dependencia del Instituto a cargo de brindar asesoría jurídica.

El Asegurado deberá abstenerse, antes o en cualquier momento durante un procedimiento judicial, de asumir o aceptar la aplicación de cualquier tipo de conciliación, reparación o acuerdo con el tercero afectado que comprometa las coberturas suscritas, salvo que el INS lo autorice previamente en forma escrita. El Instituto Nacional de Seguros podrá solicitar los documentos que, a su juicio, sean necesarios, así como realizar la valoración de las pruebas existentes y de las diligencias realizadas por el Ministerio Público, con el fin de determinar si existe o no responsabilidad evidente del Asegurado en la ocurrencia del evento. El Asegurado deberá sujetarse a los procedimientos y parámetros en uso por el Instituto, a fin de fijar el monto de la eventual indemnización, la cual en ningún caso podrá superar las coberturas y montos suscritos en este contrato.

Si se determinara que el monto de la pérdida se ha visto incrementado como consecuencia de la presentación del reclamo fuera del plazo establecido, el Instituto únicamente pagará lo correspondiente a la pérdida original. En estos

casos el Asegurado deberá aportar los mismos requisitos que se solicitan en la presente cláusula. Ningún reclamo bajo esta póliza será pagadero a menos que los términos de este inciso se hayan cumplido. El Asegurado tendrá derecho a apelar las resoluciones ante el Instituto, dentro del plazo de prescripción señalado en este contrato."<sup>133</sup>

#### **a.5. Infraseguro y sobreseguro.**

Es importante también señalar que existen otros tipos o formas del seguro, que presentan características que los hacen diferenciarse del seguro regular tal y como lo conocemos y como lo hemos expuesto a lo largo de esta tesis, tales son el *infraseguro* y el *sobreseguro*.

El *infraseguro* es definido en las pólizas del INS como la situación que se origina cuando el valor declarado en la póliza es inferior al valor real de los bienes que han sido asegurados. Ante este hecho, el asegurado, se convierte en partícipe de la parte no asegurada del riesgo. De manera que participará en la indemnización en la proporción existente entre ambos montos. Cuando la póliza comprenda varios rubros, la presente estipulación es aplicable a cada uno de ellos por separado. Al existir una reclamación amparada por esta póliza, se aplicará la regla proporcional de *infraseguro* y rebajará de la indemnización el porcentaje al descubierto.<sup>134</sup>

En nuestra legislación se establece que, con respecto al *infraseguro*, si el valor asegurado es inferior al valor del interés asegurable, solo se indemnizará el daño en la proporción que resulte de ambos valores, salvo que haya sido establecido de otra forma por las partes.<sup>135</sup>

---

<sup>133</sup> Instituto Nacional de Seguros. Póliza de Carga. Importación y Exportación en Colones Condiciones Generales págs. 16, 17 y 18.

<sup>134</sup> Instituto Nacional de Seguros. Póliza de Carga. Importación y Exportación en Colones Condiciones Generales pág. 10.

<sup>135</sup> Ley Reguladora del Contrato de Seguros No. 8956. Capítulo II.- Seguros de Daños. Sección I.- Disposiciones Generales. Artículo 66.- *Infraseguro*.

Por otro lado, el sobreseguro es definido, en las condiciones generales de la póliza de carga de importación y exportación, como el valor que el asegurado o tomador atribuye al objeto asegurado, y que es superior al que realmente tiene. Es el exceso de la suma asegurada declarada, con relación al valor real del bien asegurado. En Costa Rica, en ningún caso el INS es responsable por suma mayor al valor real del bien destruido o dañado a la fecha del siniestro.

De igual forma, encuentra regulación con respecto a la forma en que se indemnizará, pues si el valor asegurado excede el valor real del bien asegurado, cualquiera de las partes podrá exigir la reducción de la suma asegurada y de la prima correspondiente. En este caso, el asegurador deberá restituir el exceso de las primas percibidas. Si se produjera el siniestro, el asegurador solo estará obligado a indemnizar la pérdida efectivamente sufrida. El contrato será nulo si se celebró con la intención de enriquecerse indebidamente con el excedente asegurado en cuyo caso el asegurador retendrá la prima percibida.



## Conclusiones

En el momento en que se decide iniciar la presente investigación, se encontraba en la Asamblea Legislativa el expediente número 16.304, el cual, actualmente funge como ley vigente de la República de Costa Rica y se denomina Ley Reguladora del Contrato de Seguros. La finalidad de la presente investigación era comprobar si, ante la falta de una regulación específica para la materia sub examine, efectivamente la póliza utilizada por las entidades aseguradoras (como hemos visto, la póliza del INS) era idónea, pues la misma fue hasta julio del dos mil once, tanto la base como el mismo contrato, sobre el cual se regulaba prácticamente todo lo concerniente al contrato de seguros, tanto en el caso de los contratos de seguros de transporte marítimo de mercancías como de los seguros en general.

El estudio actual parte del principio primordial de proteger a la parte más débil de la contratación, que en esta clase de contratos es el asegurado. Lo anterior en razón de que, al ser la póliza el único documento que reglaba los contratos de seguros, había que poner demasiada atención a la redacción de las cláusulas y atenderse a lo que el Instituto Nacional de Seguros dispusiera, pues estos contratos son por naturaleza, contratos de adhesión y la parte débil, el asegurado, solo tiene la opción de aceptar las cláusulas que las aseguradoras disponen para sus condiciones especiales, por lo cual no contaban con mayor respaldo legal que los protegiera de manera firme y concluyente contra posibles abusos del asegurador o que, por lo menos, describiera categóricamente los alcances y limitaciones que el INS pudiera aplicar al momento de suscribir la póliza.

Aunado a lo anterior, también se debe considerar que existe en la actualidad otro problema muy serio, el cual refiere a que los posibles consumidores de un contrato de seguro de transporte de carga marítima, por lo general, cuentan con pocos conocimientos técnicos con respecto al tema, por lo cual, su ámbito de conocimiento y de criterio es mucho más restringido que el de la contraparte, quien idealmente, es un experto en la materia y muchas veces, aún y cuando el

asegurador, el agente o el corredor de seguros se dispongan a explicar en qué consiste el contrato, cuáles cláusulas pueden aplicar y cómo funciona el contrato, también será un factor de gran peso la forma en que lo detallan y el vocabulario elegido para exponer tales contenidos.

Por lo tanto, ¿qué sucede con la póliza? Hasta antes del dos mil once la póliza encontraba, prácticamente, ninguna producción normativa que se dedicara exclusivamente a delimitar su ejecución y todas las condiciones pudieran afectar o derivar del contrato, siendo entonces una práctica desarrollada con base en la producción consuetudinaria y por normas adquiridas del exterior aplicadas en la póliza. El contrato de seguros, como hemos visto, es de los de más antigua utilización en nuestro país, sin embargo, este dejaba una serie de aspectos por fuera que, en estos tiempos, es prácticamente arcaico no incluir, no resguardar y no castigar ante su inobservancia.

Una vez que el legislador se entera de la necesidad imperante de recurrir a un cuerpo normativo que fundamente los contratos de seguros, se encuentran en la imperiosa tarea de analizar las limitantes del momento, consecuentemente, es comprensible el carácter urgente de reforzar, mediante una ley, una serie de normas que ampararan al asegurado con el fin de evitar algún tipo de contrato de transporte de mercancías leonino, cual es uno de los objetivos de la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, la que ha sido creada con el fin de contribuir a la modernización de la legislación que rige la materia de estudio; la cual, en buena parte, podemos ver cómo encontró fundamento en la póliza pero, como en muchos otros aspectos, vino a normalizar su funcionamiento y a ordenar la equidad entre las partes firmantes.

Además de esto, siempre es necesario mantener un constante estudio acerca de la funcionabilidad de los instrumentos legales, en especial aquellos que demuestran una clara tendencia a beneficiar de una u otra forma a una de las partes contratantes, por lo que podemos pensar también, en la necesidad de crear la ley para los borrar los desaciertos existentes tomando muy en cuenta los

vacíos y nuevos factores que las nuevas eras van determinando y que eventualmente pueden llegar a afectar los contratos.

A lo largo del análisis se iba haciendo cada vez más evidente la necesidad del legislador de abarcar puntos cruciales en el tratamiento del contrato de seguros, con el fin de ir cerrando el gran portillo que se le daba a las interpretaciones; se denota, fácilmente, que busca aclarar conceptos y ampliar definiciones que garanticen una mayor certeza jurídica a las partes interesadas en suscribir un contrato de transporte marítimo de mercancías en la actualidad; y esto se demuestra, como ya se ha dado a conocer, en el elemento de formalidad, que debe caracterizar a los contratos de seguros, y en lo cual la ley brinda un gran aporte exigiendo que el contrato escrito y, aún más, señalando que el mismo debe darse en un lenguaje llano o simple y de forma concisa, con lo cual se pretende brindar mayores garantías a aquella persona que necesite transportar sus mercancías por el mar, buscando la equidad de las condiciones entre los sujetos partícipes del contrato.

Un aspecto relevante y que se debe recalcar con respecto a la nueva ley que regirá los contratos de seguros de transportes marítimos de mercancías, es que no solo da armas dentro de sí misma para que el interesado en transportar encuentre protegidos sus bienes patrimoniales y pueda ejercer las medidas necesarias ante cualquier problema, conflicto o inconveniente, sino que incluye de forma amplia y contundente el carácter imperativo de su normativa, pues indica en qué casos se debe aplicar supletoriamente la regulación dictada en el Código de Comercio y del Código Civil, acción que refleja claramente la protección del consumidor y la pretensión de llenar posibles lagunas legales.

Además, hasta el 2011, la póliza sobre el seguro de transportes exigía un plazo de quince días para que el asegurado diera informe del siniestro con un documento en el que se diera un informe detallado de lo ocurrido. Actualmente y gracias a que la nueva ley lo prevé, el plazo es menor, lo cual resulta en realidad beneficioso para ambas partes, pues la consecuencia de esto es la utilización

más eficiente de la prueba recabada por la entidad aseguradora y una tramitación más expedita de la indemnización correspondiente.

Se puede agregar además, que una ventaja más (inexistente hasta la aparición de la ley 8956) consiste en que la empresa aseguradora puede, al menos una vez al año, notificar por escrito la modificación que pueden sufrir los valores garantizados o los beneficios adicionales, defendiéndose de esta forma el derecho a la información del cual es acreedor el asegurado, lo cual no se establecía anteriormente, ni en la póliza, ni en la ley de 1922.

Como podemos ver, existen una cierta cantidad de elementos que vienen a modificar de manera positiva el contrato de seguros. Otros tantos que son más técnicos se encuentran de la misma forma antes y después de la ley, pues la póliza por sí sola cubría la temática a cabalidad. Tal es el caso de la prima, la cual no demuestra diferencia técnica alguna en el tratamiento, sin embargo, indirectamente refleja un factor más dinámico o flexible, pues la ley permite mantener el contrato con el asegurado mientras se cobra ejecutivamente la prima; demostrando protección para este, pues en caso de siniestro, este podría ver cancelada en su favor la respectiva indemnización.

Siguiendo la línea de protección al consumidor, si vemos la nueva ley en su numeral 45, apreciamos como los gastos de salvamento en el siniestro corren por cuenta del asegurador siempre y cuando no se exceda el monto de lo asegurado. Y si buscamos aún más, se demuestra otro de los beneficios que la ley proporciona y es que existen posibilidades de prorrogar tácita o expresamente el contrato. Se debe tener cuidado con la prórroga tácita y por lo tanto, esta modalidad debe ser indicada claramente en la póliza para que no hayan confusiones y no se vea perjudicado el asegurado en caso de que así sea, de tal forma que se debe incluir en el contrato para que las partes estén siempre al tanto de lo que sucede con su contrato. Si conocen bien cuál es su pacto, sabrán con certeza cuándo es que el contrato fenece y cuándo continúa.

Por lo tanto, sin necesidad de volver a tocar muchos de los temas expuestos en el presente proyecto de graduación, se expone que, si bien es cierto, el contrato de transporte marítimo de mercancías es de suma importancia para el comercio internacional, el uso y la aplicación de este se vio desde su inicio dominado por un solo ente en nuestro país, este ente, el Instituto Nacional de Seguros, fue conformando las posibles aplicaciones de esta póliza, según sus necesidades como aseguradora, ubicada en un mercado en el cual tenía la última palabra, tanto como parte del contrato así como mercader, lo cual demarca en su mismo progreso, la regulación de contenidos técnicos de la póliza, como por ejemplo los riesgos que cubre y los que excluye, las cláusulas para las distintas condiciones especiales de los sujetos interesados en asegurar sus mercancías a la hora de ser transportadas por el mar, las primas, las coberturas, entre muchos otros. Además, fue integrando poco a poco la forma en que le convenía desarrollar sus negocios, ubicando como secundarios los intereses de los asegurados, quienes, por su posición, no pueden modificar la forma como el INS estipula o negocia sus contratos, pues, es un contrato de adhesión.

En el momento en que aparece la Ley Reguladora del Contrato de Seguros, se completa el derecho de los seguros. Se llenan muchos de los vacíos existentes en la póliza y en la legislación anterior, se flexibiliza la ley y más importante aún, se busca desde una vasta perspectiva proteger al asegurado como sujeto de consumo, el cual tiene derechos y medios para exigir estos derechos. De forma tal, que la arbitrariedad y la visión unilateral del contrato de seguros queden en el pasado.

## Bibliografía.

### Libros:

- BAUDRIT CARRILLO, DIEGO. **Teoría General de los Contratos**, San José, Editorial Juricentro, 1982.
- BROSETA PONT, MANUEL, **Manual de Derecho Mercantil**, Madrid, Editorial TECNOS, tercera edición, 1978.
- BROWN, ROBERT H. **Introduction to marine insurance: training notes for brokers**. Londres, Inglaterra. Segunda Edición. Witherby & Co Ltd. 1995.
- CERVANTES AHUMADA, RAÚL. **Derecho Marítimo**. México D.F., México. Primera Edición. Editorial Herrero 1970.
- CHARTERED INSURANCE INSTITUTE. **Elementos del seguro**. Madrid, España. Primera Edición. Editorial Mapfre. 1973.
- CORTES GIRÓ, VICENTE. **Transportes y Seguros de Mercancías (en mar, tierra, aire)**. Barcelona, Bosch Editores, 1958.
- DEL CAÑO ESCUDERO, FERNANDO. **Derecho Español de Seguros**, Madrid. Editorial MAPFRE S.A., segunda Edición, 1969.
- DI LIBERTO, DANTE. **Manual de seguro de cascos marítimos**. Lima, Perú. Primera Edición. Witherby & Co Ltd. 1996.
- DI LIBERTO, DANTE. **Manual de seguro de transporte marítimo**. Lima Perú. Tercera Edición. Macsan Editores. 1998.
- ENCISO, FLAVIO. **Vulgarización del seguro marítimo**. Bilbao, España. Tercera Edición. Editorial Vizcaína. 1963.
- GALLEGO VANA, ALBERTO y MUNAR MARTÍNEZ, JORGE. **Seguro de transporte de mercancías. Análisis de riesgos y coberturas**. Madrid, España. Primera edición. Editorial Plus Ultra. 1987.

- GONZÁLEZ HEVIA, RAÚL. Manual de seguro marítimo. Madrid, España. Primera edición. Editorial Mapfre. 1976
- HORS Y BAUS, PEDRO. Tratado de los seguros de transporte marítimo, terrestre, de valores y aéreo. Barcelona, España. Primera Edición. Editorial Gustavo Gili. 1945.
- ILLESCAS ORTIZ, RAFAEL y MORILLAS JARILLO, MARÍA JOSÉ. Seguros, normativa actualizada, concordada y referenciada. Madrid, España. Primera Edición. Editorial La Ley. 1996.
- Instituto Alexander Hamilton. Seguros, México, editorial Acrópolis, 1948.
- Instituto de Ciencias del Seguro de Fundación Mapfre. "Contrato de Seguro, Unidad Didáctica 1, Fundamentos del contrato de seguro", 2008.
- INSTITUTO NACIONAL DE SEGUROS. Unidad didáctica de seguro marítimo. San José, Costa Rica. Instituto Nacional de Seguros. 1999.
- JIMÉNEZ SANDÍ, MARIO JAVIER. Historia del Seguro Comercial en Costa Rica, San José, 1999.
- KUNZ, ALBERTO. Sobre el seguro marítimo. Barcelona, España. Primera Edición. Centro Suizo de Formación Aseguradora. 1968.
- LASCARRO LEAL, ÁLVARO. La avería general o gruesa y sus efectos en las pólizas de transporte marítimo. Santa Fe de Bogotá, Colombia. Primera Edición. Colombo Editores. 1986.
- LÓPEZ BARREDO, FRANCISCO. Naturaleza y aspecto contable del transporte marítimo mercante. México D.F., México. Primera Edición. Instituto Politécnico Nacional. 1962.
- MALAGARRIGA, CARLOS. Tratado Elemental del Derecho Comercial, Buenos Aires, Topografía Editora Argentina S.A. Tercera Edición, 1963.
- MAGÉE, JOHN H, Seguros Generales, México, Unión Tipográfica, Editorial Hispano-Americana, traducido de la segunda edición 1947.

- MONGE ALFARO CARLOS. **Nuestra Historia y los Seguros**, San José, Editorial Costa Rica, 1973.
- MANZANO MARTOS, FRANCISCO JAVIER. **Elementos del Seguro**. Madrid. MAPFRE. 1980.
- MUNAR MARTÍNEZ, JORGE. **El seguro de transporte de mercancías de análisis de riesgos y coberturas**. Primera Edición. Editorial Plus Ultra. 1987.
- MURILLO SOTO, LUIS ALBERTO. **Seguro de carga, casco y responsabilidad civil de embarcaciones**. San José, Costa Rica. Primera Edición. Instituto Nacional de Seguros. 1994.
- MURILLO SOTO, LUIS ALBERTO y GUILLÉN ULATE, VÍCTOR MANUEL. **Unidad didáctica. Seguro Marítimo**. San José, Costa Rica. Primera Edición. Instituto Nacional de Seguros. 1994.
- RIVERA VARELA, JOSÉ. **La técnica de las cartas de crédito internacionales**. San José, Costa Rica. Editorial Costa Rica. Primera Edición. 1986.
- RODDA, WILLIAM H. **Marine Insurance: ocean and inland**. New Jersey, Estados Unidos de América. Tercera edición. Prentice Hall Inc. 1970.
- RODRÍGUEZ CARRIÓN, JOSÉ LUIS. **Estudios de seguro marítimo**. Barcelona, España. Primera Edición. Bosch Editores S.A. 1992.
- SERRANO PINTO, GERMAN. **Curso Elemental sobre el Derecho de Seguros en Costa Rica**, San José, Publicación del Instituto de Capacitación en Seguros del Instituto Nacional de Seguros, 1978.
- SOTO RODRÍGUEZ JOSÉ LUIS. **El Contrato de los Seguros en el Ordenamiento Jurídico Costarricense**. Costa Rica, 1993.
- SOTO RODRÍGUEZ, JOSÉ LUIS. **Manual de Derecho en Seguros**. Costa Rica, INS 1995.
- URÍA GONZÁLEZ, RODRIGO. **El seguro marítimo**. Barcelona, España. Primera Edición. Editorial Bosch. 1940.



- VILLALOBOS VEGA, BERNARDO. ALFREDO GONZÁLEZ FLORES. **Políticas de Banca y Seguros** 1910-1917, San José. Editorial Costa Rica, 1981.
- VILLASUSO, JUAN MANUEL. **Los Seguros en la Negociación del TLC**, 2008.
- WEBB, BERNARD; HORN, STEPHEN y FLITNER, ARTHUR L. **Commercial Insurance**. Pennsylvania, Estados Unidos de América. Segunda Edición. Insurance Institute of América. 1990.
- WHITERBY & CO LTD. **Reference book of marine insurance**. Londres, Inglaterra. Sesenta y ochoava Edición. Whiterny & Co Ltd. 1998.

#### **Jurisprudencia:**

- SALA PRIMERA DE LA CORTE DE JUSTICIA, **Sentencia número 94-09** de las quince horas, cincuenta minutos del veintinueve de enero del dos mil nueve.

#### **Conferencias:**

- Conferencia de la ONU. **Prevención de siniestros contra incendios y seguro marítimo de cargo**. Ginebra. UNCTAD. 1980.

#### **Archivos:**

- Archivos Nacionales, Sección Congreso número 3900, "Proyecto relativo a seguros contra incendio".
- Archivos Nacionales, Sección Congreso número 10672, "Proyecto de Ley Sobre Seguros y Compañías, Exposición de motivos".
- Archivos Nacionales, Sección Congreso número 11382, "Reformas a la Ley de Seguros Mercantil y Compañía de Seguros".
- Archivos Nacionales, Sección Congreso número 11947, Dictamen de Legislación, dado el 16 de diciembre de 1920.

### Revistas:

- Pérez Vargas, Víctor. Lex Mercatoria y Seguro Marítimo. San José, Costa Rica
- Caorsi, Yamandú ¿Seguro marítimo o náutico? Metromar, Seguros en la mar. 2005 \*
- Munchener, Ruck. El océano: nuevo espacio económico. El seguro y reaseguro como compañeros de las técnicas marinas. Munchen, Alemania. Munchener Ruckversicherungs gesellschaft.
- CULZONI RUBINZAL editorial. Daños a la persona, jurisprudencia civil y comercial. Santa Fe, Argentina.
- CINIGLIO, CRISTINA. Connotaciones legales entorno al contrato de seguro marítimo. Cosmoseguros, volumen XIII, número 58. Panamá. 1995, mes 29.
- Entre la especialización y la apuesta por la calidad. Actualidad aseguradora. Volumen 108, número 25. Julio 1999. Madrid, España.

### Leyes:

- Constitución Política.
- Código Civil.
- Código Procesal Civil.
- Código de Comercio.
- Código de Comercio de 1853.
- Ley Reguladora del Mercado de Seguros.
- Ley Reguladora Del Contrato De Seguros.
- Ley de Seguros de 1922.

- Ley de Promoción de la competencia y defensa efectiva del consumidor.
- INS. Banco Nacional de Seguros. Ins, Compendio de Legislación sobre el Instituto Nacional de Seguros. Diciembre 2000.
- Reglamento sobre autorizaciones, registros y requisitos de funcionamiento de entidades supervisadas por la Superintendencia General de Seguros, Consejo Nacional de Supervisión del Sistema Financiero.
- Declaración Universal de Derechos Humanos
- Ley de Defensa Efectiva del Consumidor

#### **Trabajos Finales de Graduación:**

- AGUILAR GUTIÉRREZ, DAVID. **El contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías.** Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica. San Pedro de Montes de Oca, San José, Costa Rica. 1986.
- ÁLVAREZ SOTO, ANA. **Elementos que determinan la no escogencia del seguro de transporte de carga marítima del Instituto Nacional de Seguros por parte de los exportadores de carne bovina.** Tesis de grado Universidad Internacional de las Américas.
- ARGÜELLO CHAVARRÍA, FAUSTO. **Seguros de transporte: una investigación de mercado.** Universidad de Costa Rica. Escuela de Administración de Negocios. 1984.
- ARGÜELLO VILLALOBOS, IVANNIA. BARRIOS RODRÍGUEZ, PRISCILLA. **Estudio del Contrato de Seguros en Costa Rica desde la Teoría General del Contrato y sus modificaciones a causa de la entrada en vigencia del Tratado de Libre Comercio. Facultad de Derecho,** Universidad de Costa Rica. San Ramón, Costa Rica, 2009.

- BONILLA SERRANO, MANUEL ANTONIO. Contrato de Seguros. Universidad de Costa Rica. 1956.
- CORDERO GONZÁLEZ, JUAN MANUEL y MOLINARI VILCHEZ, WILLIAM. El contrato de seguro de transportes aéreo y marítimo en el comercio internacional. Universidad de Costa Rica. Facultad de Derecho 1991. San Pedro de Montes de Oca, San José, Costa Rica.
- GONZÁLEZ S, ÁLVARO. El Seguro en el Transporte Internacional de Carga, San José. Programa de Comercio Internacional, Escuela de Administración de Negocios, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Costa Rica, 1985.
- PORRAS ZÚÑIGA, RAFAEL. Aspectos prácticos del seguro de transportes. Universidad de Costa Rica. Escuela de economía. San Pedro de Montes de Oca, San José Costa Rica. 1970.

#### **Periódicos o Diarios**

- Decreto Ejecutivo de la Superintendencia de Seguros Número 45, en la Gaceta número 278, Costa Rica, 15 de diciembre de 1921.
- MORALES CAVARÍA, SERGIO. Ley del Contrato de Seguros entra en vigencia. El Financiero. 12 de setiembre del 2011. Finanzas.

#### **Direcciones Electrónicas:**

- [http://www.ugt.es/aspseguros/PG\\_TRANSPORTES.htm](http://www.ugt.es/aspseguros/PG_TRANSPORTES.htm)
- <http://transporteinternacional.blogspot.com/2006/11/seguro-maritimo.html>
- [http://www.poder-judicial.go.cr/escuelajudicial/documents/revs\\_juds/rev\\_jud\\_89/08%20EL%20CONTRATO%20DE%20SEGURO%20MAR%20CDTIMO.htm](http://www.poder-judicial.go.cr/escuelajudicial/documents/revs_juds/rev_jud_89/08%20EL%20CONTRATO%20DE%20SEGURO%20MAR%20CDTIMO.htm)

- <http://www.herdkp.com.pe/adds/info/aspectcobertura.pdf>
- [http://www.uria.com/esp/actualidad\\_juridica/n15-E/art08.pdf](http://www.uria.com/esp/actualidad_juridica/n15-E/art08.pdf)
- <http://www.lloyds.com/>
- <http://www.pgr.go.cr/SCIJ/>
- <http://www.mapfre.com/wdiccionario/general/diccionario-mapfre-seguros.shtml>

**Otros:**

- Exposición de motivos, **Proyecto de Ley Reguladora del Contrato de Seguros**. Instituto Nacional de Seguros.
- Instituto Nacional de Seguros. Póliza de Carga. Importación y Exportación en Colones Condiciones Generales.