

## **CASCOS MARÍTIMOS – CONDICIONES GENERALES**

### INTRODUCCIÓN

#### ALCANCES DE LA COBERTURA

1. Objeto del contrato
2. Suma Asegurada
3. **Exclusiones**
  - a. **Exclusiones Generales**
    - i. **Cláusula del Instituto de Exclusión de Contaminación Radioactiva, Química, Biológica, Bioquímica y de Armas Electromagnéticas.**
    - ii. **Cláusula del Instituto de Exclusión de Ataque Cibernético**
    - iii. **Cláusula de Exclusión de Filtración y Polución**
    - iv. **Cláusula de Exclusión de Riesgos de Energía Nuclear - Marítimo**
    - v. **Cláusula de Peligros de Información Tecnológica**
  - b. **Exclusiones Específicas**
4. **Pérdida de beneficios**
5. Causales de Nulidad y Resolución del Contrato de Seguro
  - a. Nulidad del Contrato
  - b. Resolución del Contrato
6. Garantías

#### AVISO, PROCESO Y LIQUIDACIÓN DE LOS SINIESTROS

7. Cargas y obligaciones del Asegurado
8. Procedimiento para solicitar la cobertura
9. Contratación del Salvataje
10. Liquidación y Ajuste de los siniestros
11. Devolución de prima
12. Rehabilitación Automática de la Suma Asegurada
13. Prescripción Liberatoria

#### GLOSARIO

14. Términos y Definiciones

#### CLÁUSULA ADICIONAL DE GARANTÍAS

## INTRODUCCIÓN

De conformidad con la Solicitud de Seguro presentada por EL CONTRATANTE Y/O ASEGURADO, en adelante denominado simplemente EL ASEGURADO, cuya veracidad constituye causa determinante de la celebración del presente contrato; y de acuerdo a lo establecido en las Cláusulas Generales de Contratación, en este CONDICIONADO GENERAL DE CASCOS MARÍTIMOS, así como también en las Cláusulas Adicionales, Condiciones Particulares, Especiales, Endosos y Anexos que se adjunten; El Pacífico Peruano Suiza Compañía de Seguros y Reaseguros, en adelante denominada LA COMPAÑÍA, conviene en amparar al ASEGURADO contra los riesgos expresamente contemplados en la Póliza, con sujeción a los términos y condiciones siguientes:

## ALCANCES DE LA COBERTURA

### ARTÍCULO Nº 1 OBJETO DEL CONTRATO

LA COMPAÑÍA garantiza al ASEGURADO la indemnización y/o reposición y/o reparación y/o reembolso de gastos y/o daños y/o pérdidas que sufra el buque o embarcación asegurada como consecuencia de la realización de los riesgos amparados por las coberturas cuyo límite de sumas aseguradas se hayan contratado y especificado en las Condiciones Particulares.

### ARTÍCULO Nº 2 SUMA ASEGURADA

La suma asegurada de la presente póliza corresponde al valor del buque o embarcación, sus motores y equipos, que se pacta de común acuerdo entre EL ASEGURADO y LA COMPAÑÍA. Para el caso de Embarcaciones Pesqueras el valor de las redes y panga se convienen por separado.

**En consecuencia, salvo dolo o culpa inexcusable, son inadmisibles los reclamos del ASEGURADO o de LA COMPAÑÍA basados en la insuficiencia de la suma asegurada respecto del valor comercial de los bienes asegurados.**

Forman parte del buque o embarcación aquellas partes necesarias para la navegación, tales como el casco, la arboladura, los motores, la maquinaria, las máquinas auxiliares, los equipos, pertrechos y demás implementos auxiliares. No forman parte del buque o embarcación las redes de pesca ni la panga.

### ARTÍCULO Nº 3 EXCLUSIONES

Como un criterio rector de este contrato, se define que las exclusiones de las coberturas específicas y de las cláusulas adicionales, se deberán siempre entender como exclusiones adicionales a las señaladas en este Condicionado General.

En caso de producirse discrepancias entre las condiciones de esta Póliza, queda declarado y expresamente definido que, en orden descendente, prevalecerán las Condiciones Especiales sobre las Condiciones Particulares, las Condiciones Particulares sobre las Cláusulas Adicionales, las Cláusulas Adicionales sobre las Condiciones Generales del riesgo asegurado y las Condiciones Generales del riesgo asegurado sobre lo dispuesto por las Cláusulas Generales de Contratación.

LA COMPAÑÍA en el caso de Pólizas de Cascos Pesqueros, no responde de los daños y/o pérdidas provenientes, total o parcialmente, directa o indirectamente, de:

#### A. EXCLUSIONES GENERALES

##### A.1 CLÁUSULA DEL INSTITUTO DE EXCLUSIÓN DE CONTAMINACIÓN RADIOACTIVA, QUÍMICA, BIOLÓGICA, BIOQUÍMICA Y DE ARMAS ELECTROMAGNÉTICAS (CL. 370)

1. Esta cláusula será preponderante e invalidará cualquier estipulación contenida en este seguro que la contradiga:
2. En ningún caso este seguro cubrirá pérdida, daño, responsabilidad o gasto causados directa o indirectamente, o a los que hayan contribuido, o resultantes de:
  - i. Radiaciones ionizantes o contaminación por radioactividad proveniente de cualquier combustible nuclear o de cualquier desecho nuclear o proveniente de la combustión de combustible nuclear
  - ii. Las propiedades radioactivas, tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas o contaminantes provenientes de cualquier instalación nuclear, reactor u otro ensamblado nuclear o componente nuclear del mismo.
  - iii. Cualquier clase de armamento bélico que emplee fisión atómica o nuclear y/o fusión u otra reacción similar o fuerza o materia radioactiva.
  - iv. Las propiedades peligrosas o contaminantes de cualquier materia radiactiva, sean radiactivas, tóxicas, explosivas u otras. Las exclusiones de esta sub-cláusula no se extiende a los isótopos radiactivos, otros que combustible nuclear, cuando se trate de la preparación, transporte, almacenaje o de la utilización de dichos isótopos para propósitos pacíficos, sean éstos comerciales, agrícolas, médicos, científicos u otros.
  - v. Cualquier arma química, biológica, bioquímica o electromagnética.

##### A.2 CLÁUSULA DEL INSTITUTO DE EXCLUSION DE ATAQUE CIBERNÉTICO (CL. 380)

1. Sujeto únicamente a lo indicado líneas abajo, en ningún caso este seguro cubrirá la pérdida, daño, responsabilidad o gasto directa o indirectamente causado por la acción y/o la contribución o derivado por el uso u operación, como medio para infligir daño, de cualquier computadora, sistema computarizado, programa de software para computadora, códigos maliciosos, virus o proceso informático o cualquier otro sistema electrónico.

2. Donde esta cláusula sea endosada en pólizas que cubren riesgos de guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o conmoción civil derivada de ello, o cualquier acto hostil de o contra un poder beligerante, o terrorismo o cualquier persona actuando por un motivo político, lo indicado líneas arriba, no operará para excluir las pérdidas (que de otra forma estarían cubiertas) derivadas del uso de cualquier computadora, sistema computarizado, programa de software para computadora, códigos maliciosos, virus o proceso informático o cualquier otro sistema electrónico en su lanzamiento y/o sistema de dirección y/o sistema de activación de cualquier arma o misil.

### **A.3 CLÁUSULA DE EXCLUSIÓN DE FILTRACIÓN Y POLUCIÓN (Enmendada el 1° de enero de 1989)**

1. El presente contrato excluye reclamaciones respecto a responsabilidad incurrida por cualquier asegurado original por filtración, polución o contaminación:
  - a) En tierra o aguas interiores o sobre ellas salvo que sean causadas por un suceso repentino o esté asegurado con base súbita o accidental;
  - b) Causadas por la eliminación o descarga de desechos.
2. Sin embargo, reclamación con respecto a lo siguiente no serán excluidas por esta cláusula:
  - a) Control de Pólizas de pozos donde dicha filtración, polución o contaminación resulte de un pozo fuera de control sobre la superficie de la tierra o del fondo;
  - b) Responsabilidad:
    - 1) Según el Acuerdo de Responsabilidad por Polución del Mar
    - 2) Según la Ley de Tierras Fuera de la Plataforma Continental, Ley Federal de la Mejora de la Calidad del Agua, Ley de Prevención de la Contaminación de Aguas Árticas.
    - 3) Por filtración, polución o contaminación de o causados por buques, embarcaciones o sus cargamentos.
    - 4) Según las Pólizas de aviación sujetas a cláusulas no menos limitativas que la AVN 46 B;
  - c) Avería Gruesa.

### **A.4 CLÁUSULA DE EXCLUSIÓN DE RIESGOS DE ENERGÍA NUCLEAR – MARÍTIMO (Enmendada el 1° de enero de 1989)**

1. Este contrato excluye riesgos de energía nuclear ya sea que estén suscritos directamente o a modo de reaseguro o vía grupo o asociación. Según el presente contrato el término “riesgos de energía nuclear” significa todo seguro de primera o tercera persona (excepto seguro por accidentes del trabajo o responsabilidad de empleadores) respecto a:

**Reactores nucleares y estaciones o plantas de energía nuclear;**

**Cualquier otro local o instalación relacionada con:**

**La producción de energía nuclear o**

**La producción o almacenaje o manejo de combustible nuclear o desechos nucleares;**

**Cualquier otro lugar o instalación asegurable por cualquier grupo o asociación nuclear, pero sólo hasta donde las condiciones del grupo o asociación local lo permitan;**

**Combustible nuclear o radioactivo, desecho nuclear o radioactivo.**

**2. Sin embargo, esta exclusión no aplicará a**

**Ningún seguro o reaseguro respecto a la construcción, levantamiento o instalación de construcciones, plantas u otra propiedad (incluyendo la planta y el equipo del contratista utilizado con relación a la misma):**

**Para el almacenaje de combustible nuclear, antes del inicio del almacenaje.**

**Con respecto a las instalaciones del reactor – antes del inicio de la carga del combustible nuclear en el reactor, o criticidad inicial, dependiendo del inicio del seguro o reaseguro del grupo o asociación nuclear local pertinente;**

**Ningún seguro por rotura de maquinaria u otro seguro o reaseguro de ingeniería que no se encuentre dentro del ámbito del numeral 1 arriba, ni que tenga cobertura en el área de “alta radioactividad”;**

**Ningún seguro o reaseguro respecto a los cascos de embarcaciones, aeronaves u otros transportes;**

**Ningún seguro o reaseguro respecto a la pérdida de o daño a (incluyendo ningún gasto incurrido con respecto al mismo) combustible nuclear o radioactivo o desecho radioactivo durante su tránsito o almacenaje como cargamento, excepto cuando se esté procesando o mientras se encuentre almacenado en la instalación del reactor o cualquier otro destino final concerniente con la producción, almacenaje o manejo del combustible nuclear o desecho nuclear.**

#### **A.5 CLÁUSULA DE PELIGROS DE INFORMACIÓN TECNOLÓGICA**

**1. Todas aquellas pérdidas, de otro modo recuperables por este Contrato, originadas, directa o indirectamente, de:**

- a) Pérdida de, o daño a, o**
- b) Una reducción o alteración en la funcionalidad u operación de**

un sistema de computadoras, hardware, programas, software, data, almacenamiento de información, microchip, circuitos integrados u otro circuito similar dentro o conectado con el equipo de computo o a un equipo que no sea de computo, sea de propiedad del asegurado o no, no tendrán cobertura.

2. Si tales pérdidas son causadas directamente por uno ó por mas de un peligro físico, tales como

robo de equipos, colisión, hundimiento, encalladura o varadura de la embarcación mercante, volcadura o descarrilamiento del medio de transporte terrestre, echazón o barrido de la cubierta, incendio, rayo, explosión, impacto de vehículos o aeronaves, caída de objetos, tormenta de viento, granizada, tornado, ciclón, huracán, terremoto, erupción volcánica, tsunami, inundación, helada o sobrepeso de nieve,

entonces esta cláusula no impedirá la conjunción de pérdidas si estuvieran, de otro modo, permitidas bajo los términos de este Contrato si fueran causadas por cualquiera de tales peligros.

## **B. EXCLUSIONES ESPECÍFICAS**

- B. 1 Además de las exclusiones generales, regirán también las siguientes exclusiones:

1. Los actos dolosos, culpa grave o los de negligencia inexcusable, incluyendo la baratería, realizados por el armador, capitán, oficiales, o patrón y/o tripulantes del buque o embarcación, agentes de la misma y los mandatarios de sus dueños.
2. Guerra, declarada o no, y sus consecuencias, hostilidades, disposiciones restrictivas de la autoridad interdicción de comercio, represalias, embargo o requisa, cierre de puerto, rapiña, bloqueo, captura, secuestro, apresamiento, confiscación, sea quien fuere la autoridad o personas que ordene o practique tales actos o que esas perturbaciones dependan de gobierno amigo o enemigo, de poder de derecho o usurpado, reconocido o no reconocido.
3. Actos de conmoción civil, sedición, insurrección, sublevaciones, actos facciosos, saqueos, boicot y sus consecuencias; insubordinación, levantamiento popular, levantamiento militar, insurrección, rebelión, revolución, poder militar o usurpación del poder, o cualquier organización dirigida a la destitución por la fuerza del gobierno de jure o de facto.
4. Huelga, cierre patronal (lock-out), motín y conmoción civil; daño malicioso, vandalismo y terrorismo.
5. Violación de bloqueo o por contrabando, o comercio prohibido o clandestino, así como por resistencia a la "visita".
6. Sobrecargar el buque o embarcación más allá del límite de carga señalado por la Autoridad Competente.

7. **Traslado, transvase o cesión, bajo cualquier modalidad, de la pesca o captura, comprendiéndose en la exclusión tanto a quien esté recibiendo como entregando dicha pesca o captura.**
8. **Minas submarinas y flotantes.**
9. **Vicio propio, defecto latente, oculto o no, aún si a ello contribuyera un riesgo de mar.**
10. **Cualquier recurso de terceros contra el buque o embarcación por muerte o herida de persona, cualquiera que sea la causa.**
11. **Insuficiencia de combustible aún en el caso de que el daño sea clasificado como avería común.**
12. **Cualquier acto del capitán, Patrón o de la tripulación en tierra.**
13. **Varar intencionalmente la embarcación en playa para carena.**
14. **Echazón del producto de la pesca o de cualquier mercadería o de la red o de la panga.**
15. **Remoción de obstrucciones bajo mandato legal o Autoridad Competente; ni por daños a buques o embarcaciones, puertos, muelles, espigones, embarcaderos y construcciones similares a consecuencia de colisiones, o con respecto a compromisos del buque o embarcación asegurada.**
16. **Cualquier gasto motivado por cuarentenas, sobreestadías, invernar, estadía forzosa, sea cualquier causa que las origine.**
17. **Toda contravención a la Ley, al Reglamento, y a las regulaciones de los sectores competentes.**
18. **Por disposiciones arbitrarias y contrarias a la Póliza de fletamento o al conocimiento de embarque, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores.**
19. **Carga a bordo de la embarcación asegurada por concepto o a consecuencia directa o indirecta de un accidente que sufra la embarcación.**
20. **Por mermas, derrames y dispendios procedentes de la naturaleza de los bienes asegurados.**
21. **Cualquier recurso de los fletadores, cargadores, recibidores o cualquier otra persona que tenga interés en el cargamento, pasajeros o tripulación del buque o embarcación asegurada; contra el mismo o buque o embarcación por reclamaciones relativas al cargamento; Infracción de contratos de fletamento o transporte, vicio de arrumaje, carga conducida sobre cubierta, o cualquier otra causa que pueda dar lugar a reclamaciones de terceros.**

**22. Por Infracción a las sanciones previstas en los incisos c) y d) del Artículo A.030602 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres de la dirección de Capitanías y Guardacostas, así como a “Reglamentos para la industria y/o actividad que desarrolla la embarcación”, aprobados por Decreto Supremo y/o cualquier Ley, Decreto o Disposición Oficial relacionada, que sea puesta en efecto durante la vigencia de la póliza y con anterioridad al siniestro.**

**Artículo A.030602**

- c) Suspensión, consistente en la pérdida temporal de los derechos, las concesiones, licencias, permisos o autorizaciones otorgados por la Autoridad Marítima y;**
- d) Cancelación, consistente en la pérdida de los derechos referidos en el inciso anterior.**

**ARTÍCULO Nº 4 PÉRDIDA DE LOS BENEFICIOS**

Queda entendido y expresamente convenido que, además de los casos previstos por la Ley, EL ASEGURADO pierde los beneficios indemnizatorios provenientes de este Seguro, en los siguientes casos:

- A. Cuando el buque o embarcación que haya sufrido un accidente deja el primer puerto de arribada sin que antes LA COMPAÑÍA lo autorice para emprender nuevamente la navegación; salvo comprobada fuerza mayor o certificado de navegabilidad de la autoridad competente.
- B. Cuando el buque o embarcación asegurada efectúe remolque, a no ser que, estando en la misma zona al momento de presentarse la emergencia, se trate de auxiliar a una embarcación en peligro inminente, en cuyo caso el remolque deberá limitarse al puerto más cercano conveniente. Los remolques entre puertos deben hacerse con embarcaciones construidas para tal fin.

EL ASEGURADO está obligado comunicar tal circunstancia de remolque a LA COMPAÑÍA de inmediato, esto es, apenas se tome conocimiento.

- C. Cuando se embarquen inflamables, explosivos u otra clase de mercadería peligrosa, sin conocimiento de LA COMPAÑÍA.

**ARTÍCULO Nº 5 CAUSALES DE NULIDAD Y RESOLUCIÓN DEL CONTRATO**

En adición a lo estipulado en los Artículos referentes a las causales de nulidad y resolución del contrato señaladas en las Cláusulas Generales de Contratación, las siguientes causales darán lugar a la nulidad o resolución, respectivamente, del contrato de Seguro:

- A. Nulidad del Contrato: (Siempre que exista dolo o culpa inexcusable del ASEGURADO)



1. Cuando, al momento de la estipulación de la Póliza, EL ASEGURADO no haya previamente declarado y hecho conocer a LA COMPAÑÍA las hipotecas que graven el buque o embarcación asegurada.
2. Cuando haya transcurrido el tiempo suficiente para que la noticia de un hecho o circunstancia que pueda agravar el riesgo y sean de tal magnitud que, si son conocidas por LA COMPAÑÍA al momento de perfeccionarse el contrato, no lo celebraría o lo haría en condiciones más gravosas.

**B. Resolución del Contrato:**

1. Cuando no se ha notificado previamente a LA COMPAÑÍA el cambio de nombre del buque o embarcación asegurada y/o el número de la matrícula.
2. Cuando después de perfeccionarse el contrato, EL ASEGURADO dentro de quince (15) días hábiles siguientes no hubiese declarado las hipotecas que hubiese constituido sobre el buque o embarcación asegurada.
3. Por venta, traspaso y/o alquiler del buque o embarcación asegurada (aunque ello se hubiese hecho con carácter privado) a no ser que LA COMPAÑÍA hubiese dado su conformidad para continuar el Seguro a favor del nuevo propietario o arrendatario mediante un endoso de la presente Póliza.
4. Cuando sobrevenga quiebra judicial del ASEGURADO.
5. Cuando reconocido el buque o embarcación por un inspector perito nombrado por LA COMPAÑÍA o persona competente por ella nombrada, resultase que el buque o embarcación no se encuentra en condiciones normales de navegabilidad y seguridad, y EL ASEGURADO no da respuesta al requerimiento o se niega a efectuar en el plazo establecido por LA COMPAÑÍA, las reparaciones que fuesen necesarias.

Si EL ASEGURADO negase su autorización para tal reconocimiento éste solo hecho será causa suficiente para que LA COMPAÑÍA resuelva el contrato.

6. Cuando la Póliza es endosada por EL ASEGURADO sin el conocimiento de LA COMPAÑÍA. Dicho aviso deberá hacerse mediante carta notarial.

## **ARTÍCULO Nº 6 GARANTÍAS**

EL ASEGURADO, en forma adicional a lo estipulado por las Normas de Seguridad y Control y/o las Garantías Suplementarias que se indiquen en las Condiciones Particulares de la Póliza, se compromete a cumplir estrictamente con las obligaciones, que en concepto de garantía, se señalan en la Cláusula Adicional de Garantías adjunta a este Condicionado General.

En caso de incumplimiento de las indicadas Normas de Seguridad o de las obligaciones referidas en la Cláusula Adicional de Garantías o en la Condición Particular o Especial de Garantías Suplementarias; EL ASEGURADO perderá todo derecho indemnizatorio emanado de esta Póliza a partir de la indicada violación, quedando en consecuencia LA COMPAÑÍA liberada de toda responsabilidad al

respecto. En estos casos, tampoco procederá la devolución de la prima al ASEGURADO.

## **AVISO, PROCESO Y LIQUIDACIÓN DE LOS SINIESTROS**

### **ARTÍCULO Nº 7 CARGAS Y OBLIGACIONES DEL ASEGURADO**

En adición a lo estipulado en el Artículo referido a Cargas y Obligaciones del Asegurado de las Cláusulas Generales de Contratación, EL ASEGURADO se compromete a cumplir en caso de siniestro, con las siguientes obligaciones:

- A. Informar la ocurrencia de la pérdida, daño o avería a LA COMPAÑÍA inmediatamente, esto es, apenas se tome conocimiento de los hechos, por correo electrónico o teléfono, confirmándolo luego por escrito dentro de los tres (03) días hábiles siguientes.
- B. Inmediatamente después de arribar al Puerto más cercano, presentar el correspondiente protesto a la Capitanía de Puerto y enviar copia certificada del citado protesto a LA COMPAÑÍA, luego después de obtenido este documento.
- C. Remitir a LA COMPAÑÍA dentro del día hábil siguiente de recibida toda carta, reclamación escrita, notificación, administrativa o judicial o citación que reciba.
- D. Emplear todos los medios legales de los que se disponga y efectuar todo aquel gasto razonable que resulte imprescindible para evitar la inminente pérdida del buque o embarcación. La cobertura o rechazo de estos gastos será determinada por LA COMPAÑÍA de acuerdo con el informe del Ajustador designado.
- E. Tomar todas las precauciones necesarias para cuidar o preservar el buque o embarcación asegurada y evitar que sobrevenga pérdidas o daños ulteriores.
- F. Si LA COMPAÑÍA lo requiere en caso de accidente, EL ASEGURADO y por él, el Capitán o Patrón en su representación, deberán aceptar el remolque del buque o embarcación asegurada al puerto que LA COMPAÑÍA indique.

El incumplimiento de estas obligaciones determinará la pérdida de todo derecho indemnizatorio a favor del ASEGURADO derivado de esta Póliza, en la medida en que el incumplimiento haya causado, o contribuido de alguna manera a causar y/o incrementar o agravar el daño o pérdida y/o a extender la obligación de la COMPAÑÍA.

### **ARTÍCULO Nº 8 PROCEDIMIENTO PARA SOLICITAR COBERTURA**

Ningún siniestro podrá ser consentido por la COMPAÑÍA, si es que el ASEGURADO no cumple con las siguientes obligaciones:

1. Presentar una reclamación formal dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a la fecha de conocido el siniestro o en cualquier otro plazo que la COMPAÑÍA le hubiere concedido por escrito, acompañada de un estado de las pérdidas y daños causados por el siniestro, indicando del modo más detallado y exacto que sea posible, los bienes designados como Materia Asegurada que hayan sido perdidos o destruidos o dañados así como el importe de la pérdida en el momento del siniestro.

El deliberado ocultamiento de la existencia de los otros seguros o pólizas sobre los mismos bienes y riesgos materia de cobertura de esta póliza, constituirá Reclamación Fraudulenta y, por tanto, se perderá todo derecho de indemnización conforme con lo estipulado en las Clausulas Generales de Contratación para Riesgos Generales.

2. Ningún siniestro podrá ser consentido por la COMPAÑÍA, si es que el ASEGURADO no cumple con entregar a la COMPAÑÍA los siguientes documentos o información:
  - a) Fallo de la Capitanía
  - b) Todos los detalles, planos, proyectos, libros, registros, recibos, documentos justificativos, actas, copias de documentos, presupuestos y, en general, cualquier tipo de documento o informe que la COMPAÑÍA le solicite con referencia a la reclamación, sea respecto de la causa del siniestro o de las circunstancias bajo las cuales la pérdida o daño se produjo o que tengan relación con la responsabilidad de la COMPAÑÍA o con el importe de la indemnización o sobre la subrogación y/o recuperación frente a los responsables de los daños o pérdidas.

#### **ARTÍCULO Nº 9 DE LA CONTRATACIÓN DEL SALVATAJE**

En caso de accidente de mar, río o lago, EL ASEGURADO tiene la obligación de contratar el salvataje o reflotamiento del buque o embarcación que fuera necesario y dar aviso a LA COMPAÑÍA.

LA COMPAÑÍA interviene en el proceso dando su autorización o puede proveer directamente el salvataje o reflotamiento del buque o embarcación, así como en tomar todas las medidas necesarias para tal fin, sin que por estas acciones se pueda imputar a LA COMPAÑÍA haber hecho acto de posesión, o Abandono del buque o embarcación o de reconocimiento del derecho del ASEGURADO.

#### **ARTÍCULO Nº 10 LIQUIDACIÓN Y AJUSTE DE LOS SINIESTROS**

- A. LA COMPAÑÍA reembolsará las pérdidas que EL ASEGURADO acredite haber sufrido como consecuencia de un riesgo asegurado, dentro de los treinta (30) días posteriores de consentido el siniestro, es decir de que haya aprobado el Convenio de Ajuste correspondiente a la reclamación del ASEGURADO.
- B. El límite de responsabilidad de LA COMPAÑÍA es la suma asegurada indicada en las Condiciones Particulares. En ningún caso, ni por concepto alguno, podrá ser obligada LA COMPAÑÍA a pagar una suma mayor.
- C. Todos los peritajes y gastos relacionados deberán ser autorizados previamente por LA COMPAÑÍA y, en caso de incumplimiento, LA COMPAÑÍA no estará obligada a reconocerlos.
- D. En caso de siniestro de colisión del buque o embarcación asegurada, LA COMPAÑÍA podrá suspender el pago de la indemnización hasta conocer el fallo de la Autoridad Naval competente sobre el accidente.

## **ARTÍCULO Nº 11 DEVOLUCIÓN DE PRIMA**

EL ASEGURADO no podrá pretender ninguna devolución de primas en caso de Pérdida Total Absoluta o Constructiva del buque o embarcación asegurada; así como tampoco en los casos de pérdida de los derechos indemnizatorios a que se refieren los Artículo 6º y 7º precedentes.

En el caso de Embarcaciones Pesqueras, la Devolución de Prima por Paralización por Época de Veda y la Devolución por Riesgo en Puerto son excluyentes entre sí. En caso se otorgue una de las devoluciones descritas, no se otorgará la otra.

## **ARTÍCULO Nº 12 REHABILITACIÓN AUTOMÁTICA DE LA SUMA ASEGURADA**

Todo daño, pérdida o gasto indemnizado por LA COMPAÑÍA, reduce la suma asegurada. Dicho importe indemnizado será automáticamente rehabilitado, obligándose EL ASEGURADO al pago de la respectiva prima adicional, calculada a prorrata desde la fecha de ocurrencia del siniestro hasta el vencimiento de la póliza.

## **ARTÍCULO Nº 13 PRESCRIPCIÓN LIBERATORIA**

Las acciones emergentes de esta Póliza prescriben a los diez (10) años de producido el siniestro.

## **GLOSARIO**

### **ARTÍCULO Nº 14º TÉRMINOS Y DEFINICIONES**

Queda convenido entre las partes que para efectos de esta Póliza el significado de las palabras más adelante indicadas es el siguiente:

- **ABANDONO**  
Declaración mediante la cual EL ASEGURADO cede a LA COMPAÑÍA sus derechos y obligaciones sobre los bienes asegurados, de tal manera que se le abone la totalidad de la indemnización establecida en Póliza.
- **ABORDAJE FORTUITO**  
Acto de colisionar involuntariamente un buque o embarcación con otra nave.
- **ACCIDENTE DE MAR**  
Accidente que acontece a consecuencia del manejo y navegación de un buque o embarcación, en el puerto o navegando.
- **ARMADOR**  
Propietario de un buque o embarcación o persona autorizada para registrarlo como propietario.
- **ARRESTO**  
Acto de detener el buque o embarcación o la carga, a consecuencia del cual EL ASEGURADO se ve privado de su uso.

- **ARTEFACTO NAVAL**  
Toda construcción flotante o fija no destinada a navegar y que cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas, fluviales o lacustres, o de exploración y explotación de recursos naturales, incluyendo a las plataformas fijas, con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar.
  
- **AUTORIDAD MARÍTIMA**  
Autoridad conferida a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) en el cumplimiento de las funciones otorgadas mediante Ley.
  
- **AUXILIARES, EQUIPOS**  
Son aquellos equipos y/o sistemas que no son los principales, que complementan el trabajo de las máquinas principales y proporcionan los diferentes servicios a bordo, tales como, sistemas y equipos de alimentación de combustible, aceite, agua de mar, agua dulce o potable, aire, vapor, sistemas de generación y distribución eléctrica, motobombas, sistemas de gobierno, adrizado, sistemas, equipos y aparatos de maniobra o manipulación propias de la actividad de la nave (pescantes, winches, grúas, cabrestantes, molinetes, plumas, cables, etc). Se considera también a los equipos de seguridad, tales como: Sistemas y equipos de contraincendios e contra inundación, Radiobaliza, Aros y Chalecos salvavidas, paquetes de supervivencia, botiquín de emergencia, señales de socorro (cartuchos), extintores portátiles, mangueras contraincendios, pitones, cizallas y hachas.
  
- **AVENTURA COMÚN**  
Viaje o período de tiempo durante el cual el buque o embarcación, mercancías y/u otros efectos están expuestos en forma conjunta a los riesgos marítimos.
  
- **AVERIA GRUESA**  
Cuando, en tiempo de peligro, se realiza un sacrificio extraordinario en forma razonable y voluntaria, con el único propósito de salvar los bienes implicados en la aventura común.

Los fundamentos o requisitos para que exista una Avería Gruesa son los siguientes:

- La aventura en su totalidad debe estar en peligro
  - El peligro debe ser actual e inminente
  - El acto debe ser intencional y voluntario (no un accidente)
  - El acto debe ser razonable y prudente
  - El acto debe tener como finalidad preservar todos los intereses de la aventura
  - El sacrificio debe ser extraordinario por naturaleza
  - El resultado debe ser el éxito
- 
- **AVERÍA**  
Daño que recibe el buque o embarcación en cualquier parte.
  
  - **AVERIAS PARTICULARES**  
Son todos aquellos daños o pérdidas ocurridos en forma accidental en un buque o embarcación o en su carga y que no resultan en Pérdida Total.

- **BARCAZA**  
Es un artefacto naval grande sin superestructura ni propulsión propia, de fondo plano, que se emplea para el transporte marítimo de mercancías y pasajeros entre costas cercanas y en puertos menores. Su fondo plano facilita su varada en playas de arena, no requiriendo de muelles o embarcaderos para su carga o descarga.
- **BARATERIA**  
Acto malicioso cometido intencionalmente por el patrón o la tripulación con el fin de causar un perjuicio económico al armador o al charteador.
- **BOTE**  
Embarcación menor que carece de cubierta estructuralmente y lleva tablonces cruzados para asiento de pasajeros y tripulantes. Pueden ser a remo, vela o motor.
- **CARENA**  
Trabajos de mantenimiento o mejoras de la embarcación llevados a cabo en tierra (en seco) en un varadero oficialmente reconocido por la autoridad competente para operar como tal.
- **CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR**  
Es la causa no imputable al Asegurado, consistente en un evento extraordinario, imprevisible e irresistible, que da lugar al siniestro.
- **CAUSA PROXIMA**  
Cuando existen varias causas contribuyendo a la pérdida en una cadena de eventos, la causa próxima es aquel eslabón en la cadena de eventos que contribuye con más efectividad en la pérdida.
- **CERTIFICADO NACIONAL DE SEGURIDAD DE EQUIPO**  
Es el documento que otorga la Autoridad Marítima a las naves cuyo equipamiento de seguridad cumple con lo establecido en el Código de Seguridad de equipo para naves y Artefactos Navales.
- **CONTACTO**  
Choque con cualquier otra materia externa que no sea un buque o embarcación.
- **COLISION**  
Choque entre dos buques o embarcaciones, no con muelles u otras propiedades.
- **DAÑO**  
Pérdida personal o material a consecuencia directa de un siniestro. Perjuicio o destrucción del bien asegurado. El pago de los daños se rige por el principio indemnizatorio conforme al cual EL ASEGURADO no puede obtener un lucro, sino solamente el resarcimiento del daño sufrido.
- **DEBIDA DILIGENCIA**  
Deber del armador o propietario de la carga de tomar todas las medidas razonables para garantizar el cumplimiento de una obligación.
- **DEFECTO LATENTE**  
Falla, defecto o desperfecto en la construcción de un buque o embarcación, o de una parte de él o de su motor o equipo, que no es identificable por una persona competente durante una inspección ordinaria utilizando habilidades razonables.

- **DEMORA**  
Cuando, sin mediar causa legal o jurídica, la travesía no se cumple con la celeridad razonable.
- **DESLIZADOR DE ALTA VELOCIDAD**  
Embarcaciones construidos en aluminio y/u otro material que por diseño y modalidad de servicio son dedicados al transporte de pasajeros, recreo o esparcimiento en aguas interiores propulsado por motores fuera de borda o motor de altas revoluciones.
- **DESVIO**  
Salida del buque o embarcación de su ruta establecida, con la intención de regresar a su ruta posteriormente.
- **DESVIO, FORMAS DE**  
Habrá desvío cuando:
  - el rumbo de la travesía se encuentra específicamente detallado en la Póliza y no se cumple;
  - el rumbo de la travesía no se encuentra específicamente detallado en la Póliza, pero no se cumple rumbo acostumbrado o usual
- **DOTACION**  
Es el personal marítimo, fluvial o lacustre necesario y suficiente para la operación de un buque o embarcación.
- **EMBARCACION O BUQUE**  
Construcción naval destinada a navegar, que puede contar con gobierno y propulsión propia. El termino también se utiliza para denominar a las chatas, pontones y a las barcazas.
- **EMBARCACION PESQUERA**  
Embarcación que cuenta con todas las partes necesarias para la actividad pesquera. No incluye a la panga ni a las redes.
- **EMPUJADOR**  
Construcción naval que por diseño tiene como actividad principal la de apoyar en el transporte de artefactos navales en los mares o lagos, usando sus medios estructurales y de propulsión, pudiendo prestar servicios como remolcador formado convoyes con éstos últimos.
- **ECHAZON**  
Acto de echar por la borda parte de la carga o bienes con la finalidad de aligerar y salvar el buque o embarcación en tiempo de peligro.
- **EFFECTOS PERSONALES**  
Son aquellas pertenencias personales llevadas a bordo por EL ASEGURADO o por los tripulantes.
- **ENCALLAR, ENCALLADURA**  
Accidente que se produce cuando un buque o embarcación termina inmovilizada como consecuencia de de un atascamiento.

- **EQUIPOS DE AYUDA A LA NAVEGACIÓN**  
Son todos aquellos dispositivos e Instrumentos utilizados a bordo del buque para llevar a cabo una navegación segura, detectar y evitar peligros de varadura y colisiones, mantener un rumbo dado, determinar la velocidad y situación de la embarcación, tales como: el girocompás, compas magistral, radiogoniómetro, radar, corredera, sondador, anemómetro, equipos de comunicaciones, linterna estanca, elemento sonoro, entre otros.
- **ESTANCO**  
Que no le entra el agua.
- **ESTANQUEIDAD**  
Propiedad por la cual la embarcación es impermeable al agua, debido al remachado, calafateado, y soldado de las planchas del casco, de modo que no dejen penetrar el agua por las juntas.
- **EXPLOSIÓN**  
Expansión rápida y violenta de una masa gaseosa, que da lugar a una onda expansiva que destruye los materiales o estructuras próximas o que la confinan.
- **FAENA DE PESCA**  
Para los efectos de este seguro se entiende por Faena de Pesca las labores que se efectúan desde el momento en que la panga es lanzada al mar para iniciar la cala, hasta que se haya concluido con las labores de colocar en las bodegas de la embarcación el producto de la pesca y se haya concluido con estibar a bordo tanto la red como la panga.
- **FRANCO BORDO**  
Se llama a la atura de la obra muerta o costado a la distancia entre la línea de flotación y la línea de cubierta (borde en el costado de la cubierta hasta donde llegan los mamparos estancos) y tiene por objeto garantizar un volumen de reserva de flotabilidad, que permita al buque afrontar con éxito una inundación parcial.
- **GASTO**  
Desembolso de dinero realizado y sustentado en facturas o boletas canceladas.
- **GASTOS DE SALVAMENTO:**  
Aquellos gastos incurridos razonablemente con el único y exclusivo propósito de salvar el buque o embarcación asegurada de un peligro inminente de PTA/PTC a consecuencia directa de accidentes y riesgos de mar cubiertos por esta Póliza, siempre y cuando se deban a fuerza mayor.
- **HUNDIMIENTO**  
Aquella ocurrencia en donde el buque o la embarcación se encuentra en forma permanente debajo de la superficie marítima, fluvial o lacustre.
- **INCENDIO**  
Fuego incontrolado que destruye algo. Es requisito indispensable que exista llama.
- **LÍNEA MÁXIMA DE CARGA**  
Línea de flotación correspondiente al calado máximo permitido por la autoridad marítima mediante el respectivo certificado.



- **MAQUINARIA PRINCIPAL**  
Son todos aquellos equipos cuya función primordial es generar la energía mecánica necesaria para brindar el movimiento o la propulsión a la embarcación, y que conforman el llamado tren propulsor, tales como el motor ó máquina principal, la caja reductora, el eje propulsor y la hélice.
- **MODIFICACIÓN ESTRUCTURAL**  
Transformación, reforma o cualquier otra modificación realizada en una nave o artefacto naval que tenga o pueda tener influencia significativa sobre cualquier aspecto de la seguridad de la vida humana o de la prevención de la contaminación del medio ambiente.  
En este sentido se entenderá dentro de este concepto toda modificación que:
  - a) Altere las dimensiones o características principales de la nave o artefacto naval como la eslora, la manga, el puntal, su arqueado, etcétera.
  - b) Altere la capacidad de la nave o artefacto naval para el transporte de pasajeros o su capacidad para el transporte de carga.
  - c) Tenga influencia sobre la resistencia estructural de la nave o artefacto naval, sobre su estabilidad o sobre su compartimentaje.
  - d) Afecte a las características principales de su maquinaria propulsora, o que altere las características de la nave o artefacto naval hasta tal punto que con las nuevas pasaría a quedar sujeto a otras disposiciones o requisitos.
- **NAUFRAGIO**  
Pérdida o rotura del buque o embarcación a consecuencia de un accidente de mar.
- **NAVEGABILIDAD**  
Condición de equipamiento y alistamiento que debe tener un buque o embarcación para enfrentar los riesgos de mar y la actividad para la que está diseñada.
- **PASAJERO**  
Toda persona que no sea el Capitán y los miembros de la tripulación u otras personas empleadas o contratadas para cualquier labor a bordo, relacionado con las actividades del buque; y los niños mayores de un año.
- **PÉRDIDA:**  
Sinónimo de siniestro, destrucción, desaparición, daño o deterioro de los bienes asegurados, o del menoscabo económico que experimenta EL ASEGURADO, producto de la afectación de un bien amparado por la Póliza.
- **PÉRDIDA TOTAL ABSOLUTA:**  
Cuando el buque o embarcación asegurada es destruida completamente o desaparece totalmente o sufre daños hasta el punto de verse privada de la naturaleza para la cual fue concebida o EL ASEGURADO se ve desposeído de ella irremediadamente, a consecuencia directa de accidentes y riesgos de mar cubiertos por esta Póliza, siempre y cuando se deban a fuerza mayor.
- **PÉRDIDA TOTAL CONSTRUCTIVA:**  
Solo cuando el buque o embarcación asegurada es razonablemente abandonada porque su pérdida total parece inevitable o cuando los daños materiales sufridos por el buque o embarcación sumados a los Gastos de Salvamento y/o Sue and Labour, a consecuencia directa de accidentes y riesgos de mar cubiertos por esta Póliza, alcancen o superen la suma asegurada.

- **PERITO**  
Persona independiente, especialista en embarcaciones, sus partes y en temas de navegación marítima. Puede desempeñarse como inspector de riesgos, para examinar y calificar un buque o embarcación antes de su aseguramiento; o como inspector de averías, en el análisis de los daños y las pérdidas producidos como consecuencia de un siniestro, estimando la cuantía de unos y otras, así como el valor del siniestro.
- **PELIGROS DE LOS MARES:**  
Accidentes o acontecimientos fortuitos de los mares. No comprende la acción ordinaria de los vientos y las olas.
- **PELIGRO INMINENTE**  
La situación en la cual el buque o embarcación asegurada se encuentra ante riesgo de pérdida o daño inmediato.
- **PIRATA**  
Persona que ataca el buque o embarcación durante su navegación con el propósito de cometer un robo. Incluye a pasajeros (no tripulantes) quienes se amotinan y a alborotadores que atacan a la embarcación desde la costa
- **PIRATERIA**  
Acto realizado por un pirata.
- **RESISTENCIA A LA VISITA**  
Acción y efecto de resistir a la inspección del buque o embarcación por parte de la Autoridad Marítima, Portuaria o Policial.
- **RESPONSABILIDAD CIVIL POR COLISION:**  
La cobertura de Responsabilidad Civil por Colisión reembolsa aquellos gastos asumidos por EL ASEGURADO al ser declarado legalmente responsable (según orden judicial) a causa de daños a un tercero por colisión. El contacto con bajos u otras materias no son colisiones.
- **ROBO**  
Delito contra la propiedad, realizado con ánimo de lucro, por quien se apodera de un bien ajeno.
- **TRIPULANTE**  
Gente de mar que forma parte de la dotación de una nave y por lo tanto está considerada en el rol de zarpe diario.
- **SACRIFICIO**  
Acto realizado durante la travesía con el propósito de salvar la aventura común de un riesgo cubierto.  
El arreo o echazón o corte o cualquier otra modalidad de desamarre de la red o panga no constituye un sacrificio.
- **SALVAMENTO:**  
Premio otorgado a una tercera persona por los servicios prestados para preservar la propiedad marítima de un peligro de mar.

- **SUE AND LABOUR ó DEBERES DEL ASEGURADO:**  
Es deber del ASEGURADO adoptar en todas las circunstancias, medidas razonables para evitar o atenuar una pérdida.  
Los Gastos de Sue and Labour se liquidan según las Reglas de York – Amberes.
- **VALOR ASEGURABLE**  
Monto máximo asegurado en una Póliza que no cuenta con un valor acordado.  
  
Cascos: Valor actual de la embarcación al comienzo de la cobertura (incluye casco, maquinaria y equipos);
- **VALOR ASEGURADO**  
Valor expresado en la Póliza como valor acordado.
- **VARAR, VARADA O VARADURA**  
Accidente que se produce cuando un buque o embarcación termina inmovilizada en la playa como consecuencia de mala navegación, mala maniobra o por deficiencia de las artes de fondeo, entre otras causas. También se puede considerar que un buque o embarcación está "varado" cuando queda inmovilizado, por tiempo determinado, en un 'bajo' ya sea en el mar, lago o río, sin capacidad de propulsar ni liberarse por propia fuerza. Para efectos de carena, se debe entender que "varar" consiste en el acto intencional de llevar la embarcación a un astillero con el objetivo de ponerla en seco, sobre calzos, para realizar trabajos en el casco.
- **VALOR BRUTO**  
El precio obtenido en la venta del buque o embarcación, sin deducir de dicho precio los gastos incurridos en la operación de venta.
- **VALOR DE REPOSICION**  
Valor de reponer la parte, pieza o bien defectuoso, de la misma clase, calidad o tipo.
- **VALOR SANO**  
Se entiende por Valor Sano el valor de mercado que tenía el buque o embarcación antes de la ocurrencia de una pérdida o daño al mismo.
- **VOLCADURA**  
Accidente que culmina con la embarcación invertida o volteada, con la obra muerta sumergida y el casco (obra viva) expuesto al aire. Puede terminar con el hundimiento de la embarcación.

## CLÁUSULA ADICIONAL DE GARANTÍAS

### 1. ALCANCE

Queda acordado entre las partes que EL ASEGURADO, con carácter de garantía, se obliga a cumplir estrictamente con las obligaciones que a continuación se detallan.

En caso de incumplimiento, EL ASEGURADO pierde todo derecho indemnizatorio proveniente de esta Póliza a partir del momento mismo de la violación, quedando en consecuencia liberada de toda responsabilidad de LA COMPAÑÍA al respecto.

EL ASEGURADO garantiza que:

#### A. CONOCIMIENTO DE LAS GARANTÍAS

Que hará de conocimiento del patrón y/o motorista y/o tripulación las presentes garantías expresas. La aceptación de la Póliza da por entendido que las presentes garantías expresas han sido difundidas entre el patrón y/o motorista y/o tripulación. El incumplimiento de las garantías expresas no podrá atribuirse a ningún tipo de negligencia del patrón y/o motorista y /o tripulación.

#### B. CASCO, ESTRUCTURAS Y ESTANQUEIDAD

Que observará y hará observar que:

1. La estructura general de los principales elementos del casco (obra viva, costados, cubiertas, mamparos, cuadernas de proa y de popa, roda, popa, etc.) se encontrarán construidos teniendo en consideración:
  - a) La naturaleza y las características de los materiales usados, su aplicación y el método de montaje;
  - b) El tipo de buque, sus dimensiones, su disposición interna y el calado máximo operacional que se permite;
  - c) Las condiciones de servicio y cualquier distribución específica del peso a bordo y la categoría de navegación.
  - d) El calado máximo permitido será compatible con el francobordo.

Los materiales utilizados serán de buena calidad, usados de acuerdo a métodos apropiados de aplicación y montaje, de modo que la estructura total sea lo suficientemente resistente para el servicio al que está destinada.

Bajo ninguna consideración estará permitido el uso de planchas de acero recicladas o de segundo uso para efectuar reparaciones o construcciones de naves, buques y artefactos navales.

2. El casco y todos los compartimentos bajo la cubierta principal, que constituyen la reserva de flotación de la embarcación, deberán tener total estanqueidad, asegurando la impermeabilidad al agua, debido al remachado, calafateado y soldado de las planchas del casco, de modo que no deje penetrar agua por las juntas.

El número de aberturas practicadas en los mamparos estancos se reducirá al mínimo compatible con el proyecto de la nave y con el funcionamiento normal de éste.

En el ingreso de compartimentos que comuniquen con sala de máquinas y otros bajo cubierta principal, se debe contar con puertas estancas a través de mecanismos de cierre operativos, debiendo encontrarse las frisas en buen estado permanentemente.

3. Se mantendrán inalterables las condiciones estructurales de la embarcación con las que fuera sometida a la aprobación de la Autoridad Marítima y a la prueba de estabilidad correspondiente.
4. No serán instalados pesos altos como tanques y plumas adicionales que modifiquen el diseño original, sin el conocimiento y aceptación escrita de LA COMPAÑÍA de Seguros.
5. Deberá mantenerse en todo momento las condiciones que satisfagan la Flotabilidad de la embarcación, de tal manera que se mantenga a flote y que, sumergida la embarcación hasta la línea de máxima carga, quede volumen suficiente fuera del agua (obra muerta) para poder navegar en condiciones de mal tiempo.
6. En sus embarcaciones no se usará cualquier arreglo, elemento o aditamento (chuncho) que sirva para ser adaptado (anillas o cadenas soldadas alrededor de boca de bodega) para llevar carga o pesca fuera de bodegas. Que la boca de bodega no será utilizada como una extensión de la misma para almacenar carga o pesca.
7. Deberá mantenerse en todo momento las condiciones de Estabilidad, de tal manera que en cuanto se separe a la embarcación de su posición de equilibrio por la acción del viento, de las olas o de alguna fuerza externa, pueda éste recobrar su posición primitiva.  
Se cumplirán los siguientes criterios mínimos de estabilidad, salvo que la Autoridad Marítima por diseño de la nave y previa evaluación considere que se prescinda de ellos:
  - a) El cuadernillo de estabilidad será aprobado por la Autoridad Marítima o por la organización reconocida que emite el Certificado de francobordo.
  - b) Plano que muestre los calados o la ubicación de las líneas de francobordo, el que luego será archivado en el legajo y cuadernillo correspondiente a la nave.
  - c) Los cálculos serán aprobados por la Autoridad Marítima quien expide el Certificado de francobordo para las naves y embarcaciones y se entregará la posición de la línea de base, detalles hidrostáticos y estabilidad sin avería. Estos documentos serán incluidos en el cuadernillo de la nave.
  - d) La práctica de la prueba de estabilidad y sus resultados serán evaluados por personal calificado, especialmente designado por el astillero o por el propietario del buque.
  - e) La prueba de estabilidad se realizará en presencia de un representante de la Autoridad Marítima o de la organización reconocida que asigna la línea de carga, quien verificará que la prueba de estabilidad se lleve a cabo de manera adecuada.
8. Sólo se deberá efectuar a flote, reparaciones menores y destinadas a recuperar la operatividad de la embarcación. Los trabajos de calderería en la obra viva que requieren cambio de planchas en el casco de la

embarcación, deben ser realizados sobre calzos en astilleros que proporcionen servicio de seguridad industrial.

9. Toda nave, buque o artefacto naval que cuente con tanques de carga o de consumo con hidrocarburos, deberá de contar con tubos de sonda los que se prolongarán hasta la cubierta de franco bordo y conducir a lugares fácilmente accesibles, además de contar con medios de cierre eficientes.

Cuando estos tubos de sonda son usados para tanques que contienen combustible o aceite lubricante, no deberán pasar cerca de calderas, generadores, motores eléctricos o cuadros de distribución y deberán estar provistos de dispositivos de cierre fácilmente identificables.

10. Toda embarcación deberá contar con pruebas de estabilidad realizados al finalizar sus trabajos de construcción conforme a lo normado por la Dirección de Capitanías y Guardacostas y con un cuadernillo de estabilidad, el mismo que deberá contar como mínimo con la siguiente información:
  - Cálculo de estabilidad del buque.
  - Cálculo de estabilidad del buque en situaciones de carga (con detalle de peso).
  - Capacidad de espacios de carga y tanques.
  - Tablas o gráficos de las correcciones por superficies libres.
  - Curvas hidrostáticas (gráficas o numéricas)
  - Curvas de brazos.

### **C. MAQUINARIA PRINCIPAL, AUXILIAR, INSTALACIONES ELÉCTRICAS Y EQUIPOS DE AYUDA A LA NAVEGACION**

1. Las máquinas principales y auxiliares que son esenciales para la propulsión y seguridad del buque deberán estar provistas de medios eficaces para su operación y mando.

Se deberán proveer los medios para que sea posible mantener o restablecer el funcionamiento normal de la maquinaria propulsora, incluso si una de las máquinas auxiliares esenciales sufriera una avería que la dejara inoperante. Se deberá prestar atención especial a los defectos de funcionamiento que puedan darse en:

- a) Un grupo electrógeno que sirva de fuente de energía eléctrica principal.
  - b) Las fuentes de presión del aceite lubricante
  - c) Los sistemas de alimentación de combustible líquido para motores
  - d) Las fuentes de presión de agua
  - e) Un compresor y un depósito de aire para fines de arranque
  - f) Los medios hidráulicos, neumáticos o eléctricos para el mando de la propulsión principal y sistema de gobierno de la embarcación.
2. En el puente de navegación se deberán instalar indicadores que muestren:
    - a) la velocidad.

- b) las revoluciones de la máquina.
  - c) sensores de control de temperatura y presión maquina de propulsión.
3. Las máquinas propulsoras principales y las máquinas auxiliares deberán estar provistas de dispositivos de parada automática para casos de fallos.
  4. Se deberá disponer de un dispositivo de alarma para las maquinas de propulsión.
  5. Si el timón es accionado por motor, su posición se deberá indicar en la caseta de gobierno. Deberá haber un indicador del ángulo del timón que sea visible situado en el compartimiento de gobierno.
  6. Todas las embarcaciones estarán provistos de dispositivos o medios para el drenaje de agua desde todos los compartimientos y sentinas.

Las naves y embarcaciones estarán equipadas con al menos dos bombas de sentina, cada una propulsada por una fuente mecánica distinta, una de las cuales puede ser alimentada por la máquina propulsora.

7. No deberá instalarse equipos eléctricos en ninguno de los espacios en que puedan acumularse mezclas gaseosas inflamables, ni en los compartimientos destinados principalmente a contener baterías de acumuladores, en pañoles de pinturas, pañoles de acetileno.
8. Todas las embarcaciones que cuenten con equipos de ayuda a la navegación, deberán mantenerlos en estado operativo y funcionando mientras las embarcaciones se encuentren navegando por el mar, ríos o lagos.
9. No deberá existir empalmes en los conductores eléctricos. Las llaves eléctricas deberán ser del tipo termo magnéticas. No se emplearán llaves tipo cuchilla en instalaciones eléctricas abordo.
10. Se deberán proteger (entubar, encañalar, empotrar) los cables eléctricos existentes y se colocarán tapas ciegas a las cajas de paso y tomacorrientes no utilizados.
11. Se deberán realizar revisiones y mantenimientos periódicos a los sistemas eléctricos a cargo de un ingeniero eléctrico y/o mecánico electricista
12. El buque deberá estar provisto de una fuente independiente de energía eléctrica de emergencia. La fuente de energía eléctrica de emergencia podrá ser:
  - a) Una batería de acumuladores que tenga la capacidad de contener por lo menos la carga eléctrica de emergencia por ocho (08) horas, sin necesidad de recarga, o
  - b) Un generador accionado por un motor, que cuente con alimentación independiente de combustible y con un método de arranque que la Administración juzgue satisfactorio. Éste deberá tener la capacidad de arrancar automáticamente o manualmente.

#### D. REGLAMENTACIONES Y DOCUMENTACION

1. Que se dará cumplimiento a las disposiciones legales vigentes concernientes a la actividad que se desarrolla, emitidas por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, especialmente el Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres. D.S. N° 028-DE/MGP y al Código de Seguridad de equipos para Naves y Artefactos Navales, Marítimos, Fluviales y Lacustres y/o las normas que las reemplacen y/o modifiquen.
2. Que el diario de Navegación o de Bitácora y Diario de Máquinas será de uso obligatorio en las embarcaciones desde un arqueo bruto de 13.30 (20 TRB), igualmente para las embarcaciones de recreo durante la navegación. El modelo de estos deberá ser conforme a lo normado por la Autoridad Marítima.  
Los Diarios de bitácora de puente y sala de máquinas deben ser llenados por patrón y motorista respectivamente y verificados periódicamente por personal encargado de flota y mantenimiento.
3. Los reglamentos que una nave debe poseer son:
  - Un ejemplar del Código de Seguridad para Naves y Artefactos Navales, Marítimos, Fluviales y Lacustres
  - Reglamento Internacional para prevenir abordajes en la mar

Toda nave nacional, además de contar con los portulanos y cartas de la zona donde vaya a operar, deberá de contar con las siguientes publicaciones:

- Lista de faros.
  - Tabla de mareas.
  - Derrotero de la Costa.
  - Reglamento de Señalización Náutica.
  - Reglamento de Señalización de Socorro.
  - Reglamento de Búsqueda y Salvamento.
  - Otras publicaciones y/o reglamentos que disponga la Autoridad Marítima.
4. Que los certificados exigidos por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas deberán ser mantenidos vigentes, siendo responsabilidad del Armador solicitar las correspondientes refrendas, renovaciones e inspecciones con la debida anticipación.

#### E. PATRONES. MOTORISTAS Y TRIPULACION

1. Que el patrón y motorista designados sean titulados, los títulos se encuentran vigentes, y la tripulación este debidamente registrada de acuerdo a las disposiciones legales de la materia. La categoría del patrón, motorista y tripulantes debe corresponder a la que dispone la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
2. Que solamente se garantizará la cobertura cuando la embarcación esté navegando bajo las órdenes de su patrón debidamente titulado de acuerdo al párrafo anterior.



3. Que el cambio de patrón ó motorista de una embarcación deberá ser informado a LA COMPAÑÍA en el término de cinco (5) días calendario de ocurrido el cambio.
4. Que deberá mantener capacitado y entrenado permanentemente a los patrones, motoristas y tripulantes de sus embarcaciones, para operar y mantener los diferentes equipos y sistemas de una nave o artefacto naval.
5. Todo el personal deberá de contar con los certificados de competencia obligatorios y cursos de familiarización y actualización vigentes acorde con las disposiciones emitidas por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

#### F. RADIO DE ACCION PARA PESCA Y NAVEGACION

Que la navegación estará limitada al mar territorial peruano dentro de los límites fijados por la ley, quedando excluidas las áreas definidas por las coordenadas que a continuación se indican, debiendo estar instruidos al respecto los patrones de las embarcaciones:

<b>ZONA ISLA FOCA</b>	<b>ZONA ISLA GUAÑAPE NORTE Y ROCAS LEONES</b>
LAT 5° 11' S      LONG 81° 13' W	LAT 8°30.5' S      LONG 78°57' W
LAT 5° 13' S      LONG 81° 13' W	LAT 8°30.5' S      LONG 78°59' W
LAT 5° 11' S      LONG 81° 11' W	LAT 8°32.5' S      LONG 78°57' W
LAT 5° 13' S      LONG 81° 11' W	LAT 8°32.5' S      LONG 78°59' W
<b>ZONA ISLA DE FERROL</b>	<b>ZONA ISLAS CHINCHA</b>
LAT 9°07'42" S      LONG 78°36' W	LAT 13°37' S      LONG 76°25.5' W
LAT 9°07'45" S      LONG 78°36' W	LAT 13°37' S      LONG 76°23' W
LAT 9°09.5' S      LONG 78°36' W	LAT 13°40.5' S      LONG 76°24.5' W
LAT 9°09.5' S      LONG 78°37.5' W	LAT 13°40.5' S      LONG 76°23' W
<b>ZONA ISLA BLANCA</b>	<b>ZONA ISLA BALLESTA Y TRES MARIAS</b>
LAT 13°43.5' S      LONG 76°19.5' W	LAT 13°43' S      LONG 76°24.5' W
LAT 13°43.5' S      LONG 76°18' W	LAT 13°43' S      LONG 76°23' W
LAT 13°44.5' S      LONG 76°19.5' W	LAT 13°46.5' S      LONG 76°24.5' W
LAT 13°44.5' S      LONG 76°18' W	LAT 13°46.5' S      LONG 76°23' W
<b>ZONA ILO (PUNTA COLES)</b>	<b>ZONA ISLA SAN LORENZO Y CAMOTAL</b>
LAT 17°42' S      LONG 71°23.5' W	LAT 12°03' S      LONG 77°07' W
LAT 17°42' S      LONG 71°22.5' W	LAT 12°03' S      LONG 77°16' W
LAT 17°43' S      LONG 71°23.5' W	LAT 12°08' S      LONG 77°07' W
LAT 17°43' S      LONG 71°22.5' W	LAT 12°08' S      LONG 76°16' W

#### G. CARGA ABORDO Y MAXIMA CARGA

1. Que EL ASEGURADO conoce que la pérdida o daño causado por sobrecarga, no está cubierta por esta Póliza, y LA COMPAÑÍA se reserva el derecho de cancelar la misma al recibir noticias o información por parte de sus agentes y/o representantes y/o peritos navales en el sentido que EL ASEGURADO esté contraviniendo lo dispuesto en este párrafo. Se entiende por sobrecarga "el exceder el Límite de Máxima Carga fijado por la Autoridad Marítima, el cual se encuentra representado por el Circulo de Máxima Carga en el casco y definido por el Certificado de Línea Máxima de Carga".

2. Todo buque y artefacto naval conforme a lo normado por la Dirección de Capitanías y Guardacostas deberá estar provisto de marcas de franco bordo de carácter permanente a cada costado de la proa, del centro del buque y de la popa con el fin de indicar el calado máximo permitido y el asiento correspondiente al franco bordo mínimo determinado.
3. Las Embarcaciones Pesqueras embarcarán únicamente el producto de pesca propia a que están autorizados por el Ministerio de Pesquería y no otro tipo de carga. No deberán embarcar elementos ajenos a su propio equipamiento, como puede ser redes o artes de pesca de otra embarcación.

## **H. INSPECCIONES**

1. Que sujeto a lo que determine la Autoridad Marítima correspondiente, EL ASEGURADO se obliga a pasar las inspecciones que se disponga, comprometiéndose a dar cumplimiento a las recomendaciones y garantías, que con motivo de dicha revisión hayan sido observadas por la autoridad, así como también a dar las facilidades necesarias para la inspección de confrontación y verificación de la implementación de las medidas recomendadas.
2. Que EL ASEGURADO dispondrá las facilidades a fin que la embarcación pueda ser inspeccionada por peritos navales cuando LA COMPAÑÍA lo designe. En dicha inspección debe encontrarse presente el patrón y el motorista a fin de facilitar la información.
3. Que se avisará a LA COMPAÑÍA con no menos de quince (15) días calendarios de anticipación cuando haya una varada y/o ingreso a dique programado, a fin que ésta pueda evaluar la designación de un Perito Naval que colabore con su participación en la evaluación del estado del casco y los trabajos a efectuarse.

## **I. RIESGO DE PUERTO**

1. Que entiende que la condición de puerto no implica un estado de abandono de la embarcación.
2. Que las embarcaciones que se encuentren fondeadas por inoperatividad, por paralización u otra razón, deberán estar preferentemente amarradas a boya o a muelle. De no existir dichas facilidades, deberán estar fondeadas al ancla.
3. Que en puerto debe permanecer abordado, durante las 24 horas, por lo menos un (01) tripulante capacitado y entrenado en el cumplimiento de las siguientes funciones:
  - a) Realizar rondas periódicas para inspeccionar todos los compartimentos de la nave, verificando la estanqueidad de aquellos que se encuentran bajo la línea de flotación, anotando las condiciones encontradas (buenas o malas) en un registro de novedades de patrulla de seguridad.
  - b) Verificar de modo particular:
    1. El estado y sujeción de la plancha de embarque, la cadena del ancla y/o amarras, especialmente durante situaciones de oleajes fuertes;
    2. El calado y el adrizamiento de la embarcación, con el fin de identificar cambios de escora y asientos peligrosos ocasionados por posibles ingresos de agua.

3. Balances con ángulos de inclinación riesgosos, garreos, borneos debido al mal estado del tiempo (condiciones climáticas)
4. El cumplimiento de todas las medidas de seguridad física de la nave y de prevención de incendios dispuestas por la Autoridad Marítima.
5. El nivel de agua en sentinas y tanques (incluidos fore peak y after peak)
6. La operatividad de las señales y luces de puerto reglamentarias.

En caso existan condiciones inseguras, el tripulante deberá tomar medidas para garantizar la seguridad de la embarcación

- c) Comunicar la alarma al Capitán y a los responsables de la empresa Armadora en caso se presente una situación de emergencia que amenace la seguridad de la nave; asimismo, deberá tomar todas las medidas posibles para evitar daños y en caso necesario, solicitará ayuda a la Autoridad Marítima y/o a las naves que se hallen cerca.
  - d) Tomar las precauciones necesarias para evitar daños o accidentes en el momento que se pongan las hélices en marcha (golpes con bajos, enredo de redes y/o cabos, entre otros).
  - e) Tomar acción en caso de garreo y/o borneo cuando la embarcación se encuentra fondeada en bahía.
  - f) Poner en servicio y operar la planta de propulsión, grupos electrógenos y sistemas auxiliares con el fin de salir mar adentro hasta que los oleajes anormales disminuyan en intensidad.
  - g) Operar las bombas y/o motobombas de achique
  - h) Operar el sistema de comunicaciones y establecerlas con el personal de planta y/o tierra.
  - i) Operar extintores y sistemas contra incendio.
  - j) Operar el cabrestante y molinete para maniobrar con la cadena y ancla o cabos de amarre para fondear, entregar o levar más cadena u fondear una segunda ancla.
  - k) Operar el sistema de luces de la embarcación y carga de baterías
4. En Puerto, la embarcación deberá contar en todo momento con:
- a) Motobomba de achique con accesorios abastecida de combustible a su autonomía máxima y sistema de tuberías y magas adecuado para succión de todos los compartimentos bajo la cubierta principal
  - b) Equipos de iluminación para luces de puerto, baterías y sistema de carga operativos.
  - c) Cantidad y disposición de Extintores con carga vigente de acuerdo a lo dispuesto por la Autoridad Marítima.
  - d) Generador eléctrico acondicionado, operativo y listo para ser puesto en operación para casos de emergencia.
  - e) Máquinas y sistemas de propulsión mantenidos de acuerdo a lo especificado por el fabricante, operativos y listos para ser puestos en marcha.

Que todos los equipos y maquinarias mencionadas deben encontrarse operativos.

5. En caso se presenten alertas de Tsunami, se recomienda tomar acción para poner a resguardo la nave, para lo que es necesario realizar coordinaciones con la Autoridad Marítima a fin de dirigir la embarcación hacia las distancias y profundidades de seguridad señaladas mar adentro.
6. Aquellas embarcaciones que carezcan de medios de propulsión por cualquier motivo, deberán coordinar prioritariamente su remolque hacia las zonas seguras mar adentro indicadas por la Autoridad Marítima o en todo caso, deberán afirmar las amarras al muelle.

## **J. MANTENIMIENTO Y MATERIAL**

1. Que el mantenimiento de la embarcación debe ser llevado con el asesoramiento de personal profesional especializado, llevando y manteniendo registros precisos de las horas de trabajo y de las actividades, tareas de mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas y equipos de ingeniería y navegación, en el cual se anote las intervenciones realizadas, así como las fechas de las mismas. La participación de terceros, deberán quedar igualmente registradas.
2. Que el material utilizado a bordo de las embarcaciones es adecuado para el uso naval.
3. Que el período entre carenas para embarcaciones de acero y fibra de vidrio, no debe ser mayor a 18 meses. Para embarcaciones de madera, o de acero mayores a 30 años de antigüedad no debe ser mayor a 12 meses. Los períodos pueden ser ampliados por seis (06) meses adicionales, sujeto a que el ASEGURADO envíe la siguiente documentación a la COMPAÑÍA a fin se evalúe la solicitud:
  - a) Reporte de inspección submarina actual, incluyendo videos y fotografías submarinas de la obra viva del casco, características y estado de los ánodos de zinc instalados en el casco,
  - b) Informe y planilla de última de calibración realizado al casco, cubierta de la embarcación, sistema de propulsión y gobierno.
  - c) Informe de última medición de los valores de la resistencia después del megado de los elementos eléctricos de la embarcación.
  - d) Informe de última medición del espesor de pintura del casco.

Los costos que demanden estas inspecciones serán por cuenta del asegurado.

La COMPAÑÍA, si considera necesario, se reserva el derecho de programar una inspección de condición a cargo de un Perito designado por ésta, los costos de esta inspección serán asumidos por LA COMPAÑÍA.

En carena y/o dique, se debe cumplir como mínimo con los siguientes trabajos:

- Arenado y pintado de Obra viva y obra muerta
- Arenado y pintado de compartimentos interiores bajo cubierta principal: bodegas, lazareto, fore pike, cofferdam, otros

- Inspección de por lo menos un cajón por cada bodega y túnel, levantando el cemento y verificando buen estado del cemento y la calibración de elementos estructurales y plancha
- Calibración de planchas de casco, cajas de mar, cubierta y elementos estructurales y cambio de cualquier elemento que presente un desgaste mayor al 25%.
- Inspección y calibración de mamparos estancos y cubierta principal, se debe adjuntar planilla.
- Plan de Pintado de obra viva y obra muerta
- Inspección y calibración del sistema de gobierno.
- Informe y recorrido de las válvulas de las tomas de fondo (agua de mar) y pruebas de estanqueidad.
- Ejecutar el mantenimiento de los accesorios de arboladura y maniobras.
- Realizar el mantenimiento del sistema de cierre estanco de puertas y escotillas.
- Mantenimiento al sistema de achique, incluyendo los desaguadores de bodegas.
- Limpieza de sentinas.
- Calibración y mantenimiento del sistema de propulsión.
- Calibración e Instalación de bocinas mixtas nuevas en caso requerirse.
- Destapado, limpieza y pintado de keel cooler y sistema de enfriamiento del motor principal
- Calibración y chicoteo de la cadena
- Verificación y recorrido del estado de las soldaduras de los mamparos longitudinales y transversales, teniendo especial cuidado con los de bodega con lazareto y sala de maquinas.
- Verificación y recorrido de los cordones de soldadura del casco completo: la obra viva, obra muerta, cubierta principal, espejo y alojamiento de la panga.
- Recorrido de alojamiento de sensores de equipos submarinos: sonares, ecosondas.
- Balanceo de la hélice y asentado en el cono de eje de cola antes de montaje. Asentado de la chaveta.
- Instalación de ánodos de zinc de tamaño y peso apropiados.

## **K. MEDIDAS CONTRA INCENDIO**

1. Se debe designar la brigada de seguridad contra incendio, la cual debe estar constituida por un Jefe de Brigada y una Brigada de Emergencia.
2. Se deben realizar capacitaciones y simulacros efectivos de lucha contra incendio (con uso de extintores y/o mangas) por lo menos dos veces por mes. Estas capacitaciones deberán quedar registradas.
3. Se debe establecer un procedimiento de seguridad para la ejecución de trabajos de soldadura / oxicorte / esmerilado (trabajos en caliente), donde se incluya la participación de un Supervisor de Seguridad que verifique el área de trabajo antes, durante y después de ser ejecutados, exigiendo el aislamiento y protección de materiales combustibles e inflamables cercanos.

Durante los trabajos se deberá mantener extintores cerca al área el sistema contraincendio y/o motobomba listos para su utilización.

Se deberá llenar un documento de "Permiso para realizar trabajos en caliente", el que deberá contar con el visto bueno del Supervisor de Seguridad.

4. En caso de existir un sistema contra incendio, todos los gabinetes deben encontrarse dotados de válvulas de 1 ½" y/o 2 ½", mangas y pitones de niebla / chorro.

**L. ORDEN**

Salvo los términos y condiciones que esta cláusula ha modificado, todo lo demás queda vigente e inalterado, tal como lo acordaron ambas partes al contratar la Póliza.