

## “The Cendor MOPU” : Nuevo Escenario para el Derecho de Seguros

Por Dr. Leonidas Villagran

[leonidas@villagranlara.com](mailto:leonidas@villagranlara.com)



Nos encontramos frente a un profundo cambio en el Derecho Inglés relativo a la manera de enfrentar los reclamos por siniestros debido a la causal “peligros del mar”. Esta frase no debe ser atribuida solamente al mal tiempo, a tormentas o eventos similares. Aun en condiciones normales aparentes esa causal operaría y las compañías de seguros no podrán alegar la presencia de otras causas excluyentes. Esto tiene directo impacto sobre todo el mundo asegurador, debido a que Inglaterra es conocida como el centro marítimo del mundo y Londres la capital aseguradora de casco y carga. Muchos de los convenios relativos se sujetan al derecho inglés. El tema en cuestión es sobre la causa atribuible a un siniestro, jurídicamente conocido como “causalidad”.

La causalidad es un elemento muy importante en la Ley Inglesa de Seguros Marítimos. El principio general de la ley es que el asegurador solo será responsable por cualquier pérdida cuya causa próxima sea un riesgo asegurado. (Ley de Seguros Marítimos de 1906, Sección 55). Al inicio del siglo pasado, la determinación de la causa próxima era considerada en base al tiempo, el evento más cercano. Esta consideración fue modificada con la resolución en “*Leyland Shipping Co v Norwich Union Insurance Co.*[1918] AC 355”, la que

determinó que “*causa próxima*” es aquella que es próxima en eficiencia, y no necesariamente la más cercana en tiempo.

La resolución en “*Canada Rice Mills v Union General Insurance Co [1941] AC 55 at 69*”, indicó que la causa próxima tiene que ser determinada “*de acuerdo a la amplia visión racional de la situación total*”.

Últimamente, el Juez Bingham LJ in *TM Noten BV v Harding [1990]* incluyó que la visión racional a aplicarse debería ser la “de un hombre de negocios o de un hombre de mar”

El caso “*The Cendor MOPU*”<sup>1</sup> proporciona nuevo precedente judicial para el Derecho Inglés: la excepción de vicio inherente sobre la carga será válida, solo si la única razón del siniestro proviene de la naturaleza de la propia carga, sin que existan eventos fortuitos externos. Dicha resolución establece claramente que cuando un siniestro ocurre con la asistencia de una circunstancia como por acción del viento o el oleaje, la causa dominante de la pérdida son los peligros de mar, lo que significa que opera una causal de la Ley de Seguro Marítimo para que sea pagada la póliza.

Esta decisión se refiere a un caso en el cual la compañía aseguradora *Syarikat Takaful* rechazó el reclamo de un siniestro. En mayo del 2005, *Global Process Systems* (el asegurado) compró una plataforma petrolera “*Cendor MOPU*”<sup>2</sup> para ser transportada en una barcaza remolque “*Boagarge 8*” desde Galveston, Texas (U.S.A.) hasta Lumut en Malasia. La plataforma tenía tres patas (estructuras tubulares) La plataforma estaba asegurada con una póliza total de riesgo que incluía como cláusula las *del Institute Cargo Clauses (ICC A)*. La barcaza arribó en la bahía de Saldanha y se realizaron algunas reparaciones de mantenimiento según recomendaciones de peritos autorizados por la aseguradora. Se encontró un grado considerable de grietas alrededor de los agujeros de las patas de la plataforma petrolera debido a la fatiga. Estas reparaciones no previnieron la falla de las patas. Una de las patas se desprendió y cayó al mar. El día siguiente, las otras dos patas se desprendieron y cayeron de igual manera. Los aseguradores rechazaron el reclamo basado en el vicio inherente de la carga. (Cláusula 4.4 del *Institute Cargo Clauses (ICC A)*, que excluye la cobertura de la pérdida, daño o gasto causado por el vicio inherente o de naturaleza del bien asegurado).

En la Corte Comercial, el Juez Blair J rechazó el reclamo del asegurado considerando que “*la causa próxima de la pérdida era el hecho que las patas no eran capaces de resistir los incidentes normales del viaje asegurado desde Galveston hasta Lumut, incluyendo el clima razonablemente esperado*”. El Juez concluyó que de hecho el siniestro era muy probable

---

<sup>1</sup> *Global Process Systems Inc and another v Syarikat Takaful Malaysia Berhad, The Cendor MOPU [2011] UKSC 5*

<sup>2</sup> Algunas fotos de la plataforma “*Cendor Mopu*” pueden ser vistas en <http://www.tanjungoffshore.com.my/pic1.html>

pero no inevitable. La Corte de Apelaciones revertió la decisión con la opinión que *“la causa próxima del siniestro era un riesgo asegurado en la forma de una ”ola rompe pata”,* que resultó en el desprendimiento de la pata en estribor, generando más estrés en las restantes patas, las que igualmente se desprendieron. Los aseguradores apelaron ante la Corte Suprema.

En febrero 1 de 2011 La Corte Suprema rechazó la apelación de manera unánime. La pregunta esencial en este caso para la Corte suprema fue una de causalidad: el siniestro fue causado por vicio inherente en las patas, o como consecuencia de peligros en el mar, o por la concurrencia de las dos causas competentes.”Las causas rivales”

### **Vicio inherente**

El Juez Saville en su conclusión enfatizó la definición de vicio inherente a la naturaleza del objeto asegurado que estableció el Juez Diplock en el caso *Soya GmbH Mainz Kommanditgesellschaft v White* [1983] 1 Lloyd’s Rep 122: *“El riesgo de la deterioración de la carga como resultado del comportamiento natural durante el curso del viaje contemplado sin la intervención de ningún accidente fortuito externo de casualidad. Aplicando principios de sentido común se consideraba que la única causa próxima del siniestro era un accidente fortuito externo del mar. Este tomó la forma de balanceo y cabeceo de la barcaza debido a las condiciones del mar logrando producir el estrés suficiente a la primera pata y causando que se rompa, llevando así el incremento de estrés en las patas restantes y su desprendimiento posterior.”*

El vicio inherente de la carga no fue considerado como causa concurrente del siniestro. Este provino de un agente externo, el estrés impuesto a una pata por el mar- en la forma de una ola rompe patas, que produjo la rotura y caída de las dos patas restantes. El Juez Mance estableció además que los peligros del mar y el vicio inherente son peligros exclusivos, y que no podrían aparecer juntos como causas próximas en un siniestro. Un peligro de mar es de ser considerado como la única causa próxima del siniestro. El Juez Mance consideró también que la exclusión de vicio inherente es de ser considerado como una limitación de cobertura y no como una causa concurrente de exclusión.

El Juez Saville consideró que el caso *Mayban* (*Mayban v General Insurance BHD v Alstom Power Plants Ltd* [2004] 2 Lloyd’s Rep 609) fue erróneamente decidido. En este caso era un punto común que la causa inmediata del daño a la carga fue el movimiento brusco del buque causado por acción de viento y el mar, pero también que la carga (el transformador) no fue capaz de resistir las condiciones normales de viento y el mar *“si las condiciones enfrentadas por el buque no hubiesen sido más severas de lo que se esperaba, la conclusión debió haber sido que la causa real de la pérdida era la incapacidad inherente de la mercancía a resistir los incidentes normales del viaje”*. Este fue el mismo test aplicado por Blair en la revocada sentencia de la Corte Comercial en el caso *Cendor MOPU*.

## **Peligros del mar**

El significado de peligros del mar fue aclarado en esta decisión. La Ley establece que la frase peligros del mar es “solo accidentes fortuitos o casualidades del mar. No incluye la acción ordinaria de viento y olas”. El caso *Miss Jay Jay* fue referido. (*JJ Lloyd Instruments Ltd v Northern Star Insurance Co Ltd [1985] 1 Lloyd’s Rep 264, 271*) La palabra “ordinaria” es añadida a la palabra “acción”, y no a viento y olas. Peligros del mar no está confinado a casos de clima excepcional o clima que no ha podido ser previsto. Significa que si la acción de viento o mar causan un siniestro, el asegurado tiene el derecho de reclamar conforme la póliza. La pérdida fortuita no requiere estar asociada con clima extraordinario como en *Rhesa Shipping SA v Edmunds (the Popi M) [1985] 1 WLR 948*.

Los Jueces determinaron que el viento y el oleaje producen un efecto extraordinario, incluso cuando su apariencia no es extraordinaria. Esto significa que las compañías de seguros no podrán basarse en excepciones relativas a la condición normal, ordinaria o previsible del clima para oponerse al reclamo por peligros del mar.