

# Tribuna Profesional

## LA HIBERNACIÓN DE BUQUES Y SU SEGURO DURANTE LA CRISIS

Jesús Barbadillo

Garrigues, Departamento Marítimo, Madrid

En la situación actual del mercado de fletes, el amarre (o “hibernación”, como con frecuencia se le llama para evitar confusiones) de uno o más buques es una posibilidad que se plantean muchos armadores.

En el Cuaderno Profesional Marítimo de nuestro boletín del pasado mes de mayo, ya incluimos un artículo dedicado a los aspectos técnicos del amarre o hibernación. Como complemento del mismo, llevamos hoy a nuestra Tribuna Profesional este artículo sobre las consecuencias de la hibernación en el seguro del buque.

### 1. La hibernación de buques

#### 1.1. Concepto de buque hibernado

Dada la actual crisis económica y los niveles tan bajos del mercado de fletes, una parte importante de la flota mercante mundial se encuentra actualmente hibernada, destacando especialmente los buques portacontenedores y *car-carriers* (de los que se estima puede encontrarse en esta situación un 11% aproximadamente), ya que son los que más están sufriendo la crisis.

No nos consta un concepto legal o jurisprudencial en nuestro Ordenamiento Jurídico de buque hibernado ni tampoco la doctrina jurídica ha analizado detalladamente la figura. Si bien el Proyecto de Ley General de Navegación no alude a los buques hibernados, sí alude a un concepto próximo como es el de los buques inactivos en su artículo 24 y, si bien no lo define explícitamente, sí lo hace de forma implícita al determinar lo siguiente:

- Que la Administración marítima o portuaria autorizará el amarre o fondeo temporal de los buques inactivos, designando el lugar, período y demás condiciones de permanencia.

- Que la Administración marítima fijará la dotación mínima de seguridad a estos efectos.

- Que la Administración marítima podrá exigir una garantía suficiente para cubrir los daños y perjuicios derivados del amare del buque inactivo.

Por consiguiente, se podría decir que todo buque hibernado está necesariamente inactivo o inoperativo, pero no lo contrario, pues, además de por causas económicas, se puede estar inoperativo por causas técnicas (averías, etc.), jurídicas (embargo, etc.) u otras.

En Derecho Comparado, nos consta, por ejemplo, la existencia del Registro de Buques de Hibernación o de *Lay-up* de Panamá, aprobado muy recientemente por la Resolución nº 106, de 9 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante panameña. El citado Registro no define explícitamente qué se entiende por un buque hibernado, pero sí determina indirectamente los perfiles de la figura al establecer que el Registro:

- Está abierto a los buques que “*se han retirado de la explotación (Lay-up) debido a la crisis financiera mundial*” (artículo Primero).

- Exige que los buques hibernados “*no sean utilizados para la navegación*” y cumplan “*con los requisitos mínimos de seguridad y prevención de la contaminación, a fin de que no sean un peligro para el Puerto dónde se encuentre o para el medio ambiente*” (artículo Séptimo).

- Exime de las tasas o derechos de registro a los buques durante el período de hibernación (artículo Quinto).

Sin embargo, es en materia de seguro marítimo dónde se determinan más claramente los perfiles de la hibernación, pues, además de las directrices de determina-

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



*“Es en materia de seguro marítimo dónde se determinan más claramente los perfiles de la hibernación.”*

las empresas navieras y los citados aseguradores y *P&I Clubs* que, en términos generales, suelen exigir lo siguiente para asegurar un buque hibernado:

- Que la causa de la hibernación sea puramente económica (que la explotación del buque no sea rentable) y no otra de naturaleza distinta (reparaciones de averías, técnica, etc.).
- Que el buque no tenga carga ni pasajeros a bordo.
- Que el buque no esté abandonado, de forma que esté debidamente atendido, vigilado y mantenido, lo que, entre otras cuestiones, implica:
  - Que el buque no esté abandonado. En España, el concepto legal de buque abandonado consta en la Disposición Adicional 18ª de la Ley 48/2003 de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general que entiende por buque abandonado aquél que, durante más de 6 meses, no tiene *“actividad apreciable exteriormente”* (sin tripulación y/o consignación) ni está al corriente de *“de las tasas y tarifas portuarias”*.
  - Que tenga la tripulación reducida para buques inoperativos o inactivos determinada por la ley de la bandera del buque o, en su caso, un guardia o incluso un simple consignatario que custodie el buque. En España, la tripulación a estos efectos se determina caso por caso y suele ser al menos de 2 ó 3 personas (al igual que en las huelgas) dependiendo del tipo de buque y atraque elegido. Es bien sabido que la dotación mínima de seguridad o tripulación mínima, que es notablemente mayor en número a la reducida, está pensada para buques operativos y no para buques inoperativos.
  - Que se cumplan las prescripciones de los Códigos ISM e ISPS en materia de seguridad de la navegación (*safety*) y protección de actos ilícitos (*security*).
  - Que el buque esté debidamente atracado o fondeado en condiciones de seguridad, debiendo cumplir la normativa exigible en materia de prevención de la contaminación para salvaguardia del medio ambiente.

das aseguradoras de casco y máquina (asegurador *H&M*) y de *P&I Clubs*, existen las cláusulas por buques inactivos, amarrados o inoperativos (*lay-up*) insertas en las pólizas firmadas entre

- Que el buque esté preparado para reanudar su operación y actividad cuando ello se decida, debiendo tener, mientras tanto, el mantenimiento mínimo requerido a tales efectos.

La mayor o menor exigencia de los requisitos anteriores dependerá del asegurador *H&M*, del *P&I Club*, de la empresa naviera, del buque hibernado y de las circunstancias concomitantes.

## 1.2. La decisión de si conviene o no hibernar un buque

La explotación de un buque, al igual que la de cualquier otra actividad empresarial, tiene unos costes y unos ingresos. Por ingresos entendemos el flete (*hire* o *freight*) o precio del transporte en sus distintas variantes. Dentro de los costes, podemos distinguir los costes de capital, otros costes fijos (como tripulación, seguros, mantenimiento, etc.) y los variables (combustible y costes de puerto).

En términos generales, si la diferencia entre los ingresos y costes,

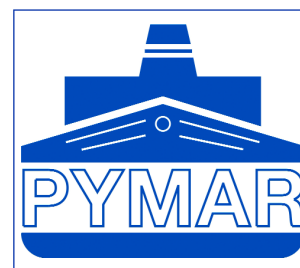
- Es positiva, la explotación y operación del buque en cuestión es rentable.

- Es negativa, la explotación y operación del buque

en cuestión no es rentable, por lo que, en principio cabría pensar en que podría convenir amarrar el buque temporalmente o hibernarlo para perder lo menos posible hasta que se recupere y suba el mercado de fletes. Sin embargo, en esa situación, el armador debe hacer frente a los costes fijos (tanto de capital como otros). En la medida en que el flete cubra todos los costes variables con un cierto margen, seguir operando minimizaría la pérdida del armador. Por tanto, ese es el llamado “punto de amarre”: **cuando los fletes igualan a los costes variables**. Si descendiesen aún más, al operar el armador aumentaría sus pérdidas, por lo que en principio no debería hacerlo.

En esta situación, en lugar de mantener el buque inactivo, pero listo para operar, hay que considerar la posibilidad de hibernarlo, ya que, de este modo, ciertos componentes

*“En términos generales, será más fácil hibernar un buque afecto a los tráficos tramp que a los regulares, pues la obligaciones contractuales, económicas y legales suelen ser más flexibles en los primeros.”*



*“La hibernación de un buque que tributase por el régimen del Tonnage Tax español pagará el impuesto correspondiente por los días en que el buque estuviera hibernado.”*

no es rentable en los términos indicados, pues en cualquier decisión de esta naturaleza debe tener adicionalmente en cuenta al menos los siguientes factores:

- El llamado “*coste de desamarre*” para poner de nuevo el buque operativo, el posicionamiento geográfico para iniciar la explotación y las posibilidades de venta del buque.
- La expectativa de que se recupere el mercado de fletes.
- Los números globales de la empresa naviera o grupo empresarial, pues ésta puede ser rentable aun cuando no lo sea algún buque concreto.
- La existencia de algunos elementos que pueden impedir o dificultar la hibernación:
  - Obligaciones legales como las llamadas OSP (obligaciones de servicio público) tales como frecuencias mínimas y tiempo mínimo de prestación del servicio (2 años) si el buque presta servicios regulares de cabotaje nacional sujetos al RD 1516/2007 sobre líneas regulares de cabotaje que, en caso de incumplirse, pudiera generar, además de la pérdida de la línea en sí, la ejecución del aval prestado y la imposición de sanciones administrativas.
  - Contratos (explotación del buque, laborales, etc.) u otras obligaciones adquiridas (autorizaciones y concesiones administrativas, etc.) cuya ruptura pudiera generar el pago de unas indemnizaciones mayores que el ahorro proyectado con la hibernación.
- La pérdida de las economías de escala sustentadas con el/los buque/s cuya hibernación se proyecta.

de los costes fijos (especialmente los de tripulación y seguros), pueden reducirse drásticamente.

Sin embargo, la cuestión no es tan sencilla, pues no se decide hibernar todo buque cuya explotación

regulares, pues las obligaciones contractuales, económicas y legales adquiridas suelen ser más flexibles en los primeros que en los segundos.

### 1.3. Efectos de la hibernación de un buque

Salvo los costes de capital que, en todo caso, se mantienen, pues la amortización y devolución del crédito aun no amortizado se mantiene con independencia de la situación del buque, la hibernación de un buque propicia la disminución de los siguientes costes al no estar el buque operativo:

- Notable reducción de los costes fijos: tripulación, seguros, mantenimiento y administración.
- Desaparición de los siguientes costes variables: carga, escala (practicaje, remolque y amarre) y paso por estrecho o canales.
- Casi desaparición de los demás costes variables: combustible, suministros y provisiones, consignación y tasas portuarias (dependiendo del lugar de hibernación).

Además de lo anterior y, en el caso de que el buque en cuestión estuviera inscrito en el Registro de *Lay-up* de Panamá, la empresa naviera se ahorrará las tasas o derechos de registro correspondientes del buque durante la hibernación del mismo, si bien tal partida no es muy cuantiosa.

Ahora bien, en el caso de que el buque tributase por el régimen del *Tonnage Tax* español, pagará el impuesto correspondiente por los días en que el buque estu-

*“De la misma forma que no existe un concepto legal de buque hibernado, obviamente tampoco existe uno de seguro de hibernación.”*

viera hibernado, pues la normativa sobre la materia sólo prevé no tributar por los días en que el buque esté inoperativo “*como consecuencia de reparaciones ordinarias o extraordinarias*”.

## 2. El seguro de hibernación

### 2.1. Concepto

Como ya hemos comentado, de la misma forma que no existe un concepto legal de buque hibernado, obviamente tampoco existe un concepto de seguro de hibernación. Es más, nuestro Ordenamiento Jurídico (incluyendo el Proyecto de Ley General de la Navegación) ni siquiera alude explícita o implícitamente a la citada figura.

Ahora bien, la normativa aplicable al seguro marítimo (Código de Comercio, Ley de Contrato de Seguro, etc.) no prohíbe ni limita en absoluto su existencia,

- Las sensaciones negativas que se pudieran transmitir el mercado.

En términos generales y, salvo excepciones, será más fácil hibernar un buque afecto a los tráficos *tramp* que a los



siendo, por tanto, las partes (seguros de *H&M* y *P&I* y empresas navieras) las que libremente fijan sus condiciones con los obvios límites del Ordenamiento Jurídico, por lo que se podría concluir que sus fuentes son

*“Son los seguros de H&M y P&I y las empresas navieras los que libremente fijan las condiciones del seguro de hibernación, por lo que se podría concluir que sus fuentes son exclusivamente la voluntad de las partes.”*

exclusivamente la voluntad de las partes reflejada en las pólizas o contratos de seguros.

Dado que la hibernación es, en principio, un estado transitorio, no suele existir una póliza específica de hibernación (en torno a un 90% de los casos), sino más bien una cláusula o varias cláusulas de hibernación que, bajo el nombre de extornos por buques inactivos o inoperativos o amarrados o hibernados, *lay-up* u otras denominaciones similares, se insertan en los contratos de seguro marítimo de *H&M* y *P&I Club*. De hecho, las coberturas son las mismas para los buques hibernados que para los operativos.

Excepcionalmente (en torno a un 10% de los casos), cuando la hibernación se prolonga notablemente más tiempo del inicialmente previsto, las partes pueden romper las pólizas existentes de *H&M* y *P&I* y pactar unas nuevas ajustadas a la nueva situación.

## 2.2. Clases de seguro de hibernación

Pese a que, como hemos comentado, no hay en puridad clase o tipo alguno de seguro de hibernación, sino una simple minoración de las primas de los seguros de *H&M* y *P&I Club* ya existentes ya existentes, sí podemos establecer, a efectos pedagógicos, la siguiente clasificación.

- Seguro de *H&M*.
- Seguro de *P&I*, que se divide en:
  - *Hot lay-up* que está pensado para el buque que se proyecta hibernar por un período de tiempo relativamente corto (al menos 30 días). Se exige tener una tripulación reducida a bordo y parte del motor del buque y sus sistemas en funcionamiento o *standby* de forma que se pueda abandonar rápida y sin apenas coste la situación de hibernación.
  - *Cold lay-up* proyectado para el buque que se proyecta hibernar por un período de tiempo relativamente largo. Aunque no se exige tener

tripulación alguna a bordo, sí se debe contar con un guardia o incluso un simple consignatario que custodie el buque, estando asimismo apagados el motor del buque y sus sistemas en funcionamiento y limitándose el mantenimiento a la prevención del deterioro del casco y la máquina, siendo preciso después un *dry-docking* del buque para abandonar la situación de hibernación.

## 2.3. Minoración de la prima, sus límites, formas y plazos mínimos

Como ya hemos comentado anteriormente, el seguro (*H&M* y *P&I Club*) reduce sus primas drásticamente al ser obviamente menores los riesgos a los que el buque está expuesto.

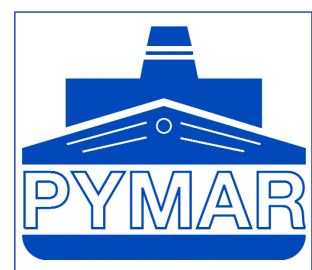
La minoración en las primas suele ser:

- Seguro *H&M*: un 50 ó 60% aproximadamente (según mercado) de la prima proporcional que corresponda al período de paralización
- Seguro de *P&I*: un 50% y un 90% (según mercado) aproximada y respectivamente según sea la hibernación “*hot*” o “*cold*”, pues, contrariamente a lo que se pudiera pensar, los riesgos existentes son mayores con tripulación a bordo que sin ella, pues ésta se dedica fundamentalmente a trabajos de mantenimiento y reparación del buque y, como tal, está expuesta a unos riesgos profesionales de lesión, enfermedad y muerte iguales o incluso mayores a los propios de la operación de un buque.

*“El seguro de hibernación reduce sus primas drásticamente, al ser menores los riesgos a los que el buque está expuesto (seguro H&M: un 50 ó un 60%; seguro de P&I: un 50% y un 90%).”*

No se suele pactar un límite máximo anual de la minoración comentada en el seguro de *P&I*, aunque hacerse perfectamente, pues todo depende de cada caso. Por el contrario, sí se suele pactar un límite para el seguro *H&M*, si bien su cuantía depende también del caso concreto.

Aunque, por lo general, la minoración de la prima se materializa a través del extorno al asegurado o devolución económica *a posteriori* de la parte correspondiente de la prima ya paga-





*“Por lo general, la minoración de la prima se materializa a través del extorno al asegurado o evolución económica a posteriori de la parte correspondiente de la prima ya pagada.”*

sin perjuicio de los posibles ajustes que, en su caso, hubiera que realizar. De hecho, ello suele ocurrir con las dragas, pontonas y gangüiles que, por lo general, operan según los contratos (obras) que les vayan saliendo.

El plazo mínimo de la paralización del buque que da derecho a la bonificación suele ser de 30 días consecutivos, tanto en el seguro *H&M* como en el de *P&I*. El cómputo de los citados 30 días se hará desde el día de la llegada del buque al puerto o fondeadero hasta el

*“El plazo mínimo de la paralización del buque que da derecho a la bonificación suele ser de 30 días consecutivos, tanto en el seguro de H&M como en el de P&I.”*

día de su salida. No se suele tener en cuenta las fracciones que no alcancen el citado límite de 30 días consecutivos, por lo que las citadas fracciones no son cumulativas por lo general.

día de su salida. No se suele tener en cuenta las fracciones que no alcancen el citado límite de 30 días consecutivos, por lo que las citadas fracciones no son cumulativas por lo general.

#### 2.4. Prueba de la inactividad del buque

El período de inactividad deberá ser acreditado mediante certificación extendida por la Autoridad Portuaria (AP) o puerto correspondiente. En los puertos internacionales suele bastar aportar, además del certificado que acredita el tiempo de estancia del buque, el correspondiente permiso de *lay-up*

que el puerto en cuestión expide previamente al atraque cuando contrasta que el buque es seguro a estos efectos.

En los puertos españoles (al menos en los de

interés general) basta aportar un certificado de la correspondiente AP, pues la concesión de atraque en sí implica necesaria y legalmente que éste es seguro a los efectos pretendidos, por lo que la concesión conlleva implícito el permiso de amarre que, como tal documento, no suele existir en España.

Previo solicitud de la empresa naviera, el citado certificado se expedirá rápidamente tras comprobar las tasas devengadas por el buque en cuestión, que se limitan a la tasa al buque especialmente minorada para los buques de estancia prolongada.

#### 2.6. Liquidación del extorno

Por lo general, la liquidación, que precisa de la previa solicitud del asegurado, no se verificará hasta después de extinguido el término del seguro tanto en el Seguro *H&M* como en el de *P&I*.

El asegurador *H&M* y el *P&I Club* procederá al extorno si entiende se cumplen las condiciones exigidas en la póliza para la hibernación, lo que, en la práctica, se traduce en verificar lo siguiente:

- Que no haya existido carga ni pasajeros a bordo durante la hibernación.
- Que la hibernación haya sido efectivamente segura.
- Que se hayan cumplido los períodos mínimos de inactividad del buque.

Si, por el contrario, el asegurador *H&M* y *P&I Club* entendieran que no procede el extorno por no cumplirse las condiciones exigidas en la póliza para la hibernación,

- No sólo podría no liquidar el extorno en sí, sin perjuicio de las acciones que le pudieran corresponder al asegurado.
- Sino que además podría rechazar cualquier siniestro que se pudiera producir durante la hibernación aun cuando estuviera cubierto por la póliza, sin perjuicio igualmente de las acciones que le pudieran corresponder al asegurado y a los terceros.

*“Por lo general, la liquidación del extorno, que precisa de la previa solicitud del asegurado, no se verificará hasta después de extinguido el término del seguro, tanto en el de H&M como en el de P&I.”*

