



**GUÍA**  
DE SUSCRIPCIÓN E INSPECCIÓN  
**DE CASCOS**

**ALSUM**

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA  
DE SUSCRIPTORES MARÍTIMOS

## INTRODUCCIÓN

Desde los primeros navíos impulsados por velas, hasta los modernos buques petroleros, el desarrollo de la navegación ha ido de la mano con los saltos tecnológicos y económicos de la humanidad. Siendo en un principio vehículo de pescadores o exploradores, su utilidad ha ido evolucionando a través del tiempo para cumplir con labores más específicas propias de la realidad económica e incluso política del momento histórico en el que nos situemos.

En la actualidad, las embarcaciones cumplen diversas tareas que podemos clasificar de forma sencilla en tres clases: 1) comerciales, que incluyen las utilizadas para todo tipo de transporte de bienes y aquellas dedicadas a tareas específicas como rescate, remolque o dragado; 2) de pasajeros, que incluyen aquellas cuya actividad principal es movilizar personas de un lugar a otro y; 3) yates, o embarcaciones de placer, donde la actividad principal, más que el transporte, es la prestación de un servicio de descanso o diversión.

La Asociación Latinoamericana de Suscriptores Marítimos, de la mano de su Comité Técnico de Cascos, conoce la importancia de la diferenciación práctica entre los distintos tipos de embarcaciones y presenta a consideración de la industria del seguro marítimo esta lista guía, que pretende ser solamente una pequeña ayuda para suscribir seguros de cascos, así como apreciar y entender el trabajo de los inspectores o surveyors.



## JUSTIFICACIÓN

El objetivo misional de ALSUM es mejorar la calidad en la suscripción de seguros marítimos en Latinoamérica y dos de los pilares en que basamos este objetivo son 1) difusión del conocimiento y 2) buenas prácticas.

En este sentido, la Guía para suscripción e inspección de cascos desarrollada por el Comité Técnico de Cascos de ALSUM pretende concientizar al suscriptor de la amplia gama de elementos que debe tener en cuenta a la hora de valorar un riesgo, además de permitirle entender y pedir inspecciones de cascos que aclaren el panorama sobre el bien asegurable. En otras palabras, no hay mejor práctica en la suscripción que tener el conocimiento del riesgo a ser aceptado.

Por supuesto, por la gran variedad de tipos de embarcaciones y su utilidad, sería una tarea titánica resumir en una sola lista guía todos los elementos para tener en cuenta, pero esta propuesta de ALSUM recoge lo que nuestros miembros del Comité Técnico de Cascos han aceptado como un mínimo deseable para el suscriptor.

Finalmente, es preciso aclarar que la presente lista es una guía para conocer el riesgo, y no una receta para calcular la tarifa de la prima del riesgo; las compañías tendrán sus propias políticas y cálculos para esas tarifas, pero ALSUM pretende que en todo caso el suscriptor, por la presión o el apuro de tomar una decisión comercial, no desconozca elementos que podrían afectar de gran manera el negocio.

## RECOMENDACIONES

### 1. *¿Por qué solicitar una inspección o qué valor tiene para el suscriptor?*

Cuando un suscriptor evalúa un riesgo, sea una flota de embarcaciones o una sola nave, usualmente el análisis se lleva a cabo por medio de la información contenida en la solicitud o slip de cotización que le es presentado. Este documento normalmente contiene información del asegurado, la embarcación, su uso, la siniestralidad y otros factores claves para poder determinar si el riesgo es o no aceptable.

Se asume generalmente que la embarcación cumple con todas las regulaciones del registro de la embarcación (bandera) y que la misma se encuentra en condiciones de navegabilidad. En algunos casos las embarcaciones están clasificadas con entes reconocidos mundialmente por los aseguradores, los llamados IACS (International Association of Classification Societies) y en otros por otras clasificadoras que no están dentro de este prestigioso y reconocido grupo. Es bastante común que la embarcación que se cotiza no esté clasificada con IACS u otro ente similar y es aquí donde el suscriptor debe tomar una importante decisión.

El primer llamado de alerta para el suscriptor sería el año de construcción de la embarcación; como está bien documentado es fácil saber la edad de la embarcación: a mayor edad mayor es el riesgo de materializarse un siniestro. Por esta razón el suscriptor presta mucha atención a este factor al momento de evaluar el riesgo. Por lo tanto, al solicitar la inspección, el suscriptor podrá ver claramente el estado físico de la embarcación y estará en condiciones para evaluar si el riesgo es o no asegurable.

### 2. *¿Qué tipo de inspecciones existen?*

Existe muchos tipos inspecciones que se llevan a cabo a las embarcaciones, y depende mucho de quién la solicita. El banco podría requerir una para determinar la condición y/o valor de la embarcación para efectos de un préstamo naval. El armador, por su lado, podría solicitar una para determinar si compra o no una embarcación. Sin embargo, la que concierne al suscriptor marítimo es la que él mismo solicita para los efectos de la evaluación de las condiciones actuales del riesgo.

### 3. *¿Qué debe contener una inspección?*

La mayoría de los inspectores de riesgo tiene su formato estándar, por lo que es recomendable revisarlo con él antes de solicitar la inspección, pues el suscriptor podría tener algún interés en que se evalué algún aspecto en mayor profundidad. En términos generales, la inspección de riesgo contiene las siguientes secciones:

- i. Dónde y cuándo se llevó a cabo la inspección.
- ii. Nombre del representante del asegurado que estaba presente durante la inspección.
- iii. Detalles de la embarcación (nombre, dimensiones etc.).
- iv. Descripción de los equipos a bordo (maquinaria, equipos de navegación y/o comunicación).
- v. Detalle de los equipos de seguridad y equipos contra incendio.
- vi. Comentarios de la condición física de la embarcación y de cada uno de los puntos antes señalados, incluyendo información de trabajos en ultimo dique seco.
- vii. Verificación de la documentación de la embarcación, sus equipos y de la tripulación.
- viii. Revisión de la implementación de los procedimientos a bordo operativos y de seguridad.
- ix. Recomendaciones con plazos de cumplimiento sugeridos.
- x. Comentarios breves sobre la valuación de la embarcación.

Ahora bien, el suscriptor es quien determina si desea que se profundice en algún aspecto en particular, por ejemplo:

- El programa de mantenimiento de la embarcación.
- La gerencia de la empresa.
- Calidad de la tripulación.
- Análisis de riesgo de la operación a la cual está dedicada la embarcación.

#### 4. ¿Cuándo se debe solicitar una inspección?

Lo más recomendable es que antes del inicio de riesgo, pero no siempre es factible o posible por muchas razones, en particular cuando está en base de cotización bajo un ambiente de competencia. Por lo tanto, en esta circunstancia solo sería posible condicionar la inspección dentro de un plazo razonable después de inicio de la cobertura. Existe también la opción que el asegurado presente alguna inspección reciente, pero tal vez esta no contemple todos los aspectos que el suscriptor considere claves para la evaluación de riesgo. Más importante es poder determinar qué tan independiente puede ser considerada la inspección que presenta el asegurado al suscriptor.

#### 5. ¿Quién debe hacer la inspección?

El suscriptor debe tener de antemano un listado de inspectores de riesgos de cuyo profesionalismo para llevar a cabo la inspección encomendada esté convenido. Es recomendable que sea el inspector que designe el suscriptor y el tema de quien paga los costos de la inspección puede ser negociado de antemano entre el asegurado y el suscriptor. Pero al control de la designación no se debe renunciar.

Conocer bien las cualidades del inspector es clave ya que cada empresa de inspección puede tener algún tipo de especialización en determinado tipo de embarcación.

#### 6. Existe algún plazo y/o frecuencia para llevar a cabo inspecciones?

Como se mencionó anteriormente los plazos los define el suscriptor. Es posible que se lleve a cabo una inspección anual si el riesgo e implementación de un programa de prevención de pérdidas lo amerita o cada 3 años según el número de embarcaciones a asegurar. Lo que está muy claro es que la decisión está en las manos del suscriptor y el valor que sienta sobre la ejecución de las inspecciones. Los riesgos cambian por muchas razones, pero podemos mencionar algunos aspectos que hay que considerar para determinar la frecuencia.

- Envejecimiento de la embarcación y flota.
- Cambio de uso o de operación.
- Situación financiera de la industria en particular.

#### 7. ¿Cómo se debe comprobar el cumplimiento de las recomendaciones?

Existen dos vías de verificación: 1) que el asegurado envíe una certificación soportada con fotos y documentos del cumplimiento de la(s) recomendación(es) ó, 2) que el inspector verifique personalmente el cabal cumplimiento de las mismas. Cualquiera que sea la opción se sugiere que tanto las recomendaciones como los plazos y las formas de verificación formen parte de las condiciones de aceptación de riesgo.

**INFORMACION BASICA**

NOMBRE DEL ASEGURADO	X	X	X
DIRECCION COMERCIAL	X	X	X
TELEFONO/EMAIL/PAGINA WEB	X	X	X
DESCRIPCION DE OPERACION/SERVICIOS QUE PRESTA	X	X	X
PUERTO BASE DE LAS NAVES	X	X	X
AREA DE OPERACION/LIMITES DE NAVEGACION	X	X	X
PERIODO DE LA POLIZA	X	X	X
EXPERIENCIA DEL ARMADOR/ASEGURADO EN EL NEGOCIO	X	X	X
PROCEDIMIENTO PARA SELECCIONAR/ENTRENAR/CERTIFICAR LA TRIPULACION	X	X	X

**INFORMACION TÉCNICA**

NOMBRE DE LA NAVE	X	X	X
NUMERO IMO	X	X	X
TIPO DE NAVE	X	X	X
LUGAR DE CONSTRUCCION	X	X	X
AÑO DE CONSTRUCCIÓN	X	X	X
AÑO DE RECONSTRUCCIÓN	X	X	X
CLASIFICACION	X	X	X
CUENTAN CON CERTIFICACION ISM	X	X	X
ESLORA	X	X	X
MANGA	X	X	X
PUNTAL	X	X	X
TRB	X	X	X
TRN	X	X	X
TRM	X	X	X
CONSTRUCTOR	X	X	X
MATERIAL DEL CASCO	X	X	X
TIPO DE PROPULSION	X	X	X
NUMERO DE MOTORES	X	X	X
MARCA	X	X	X
MODELO	X	X	X
ANO DE FABRICACION	X	X	X
HP	X	X	X
HORAS DE TRABAJO	X	X	X
VALOR ASEGURADO DE LA NAVE	X	X	X
VALOR DE REPOSICION DE LA NAVE	X	X	X

**INFORMACION DE MANTENIMIENTO**

CAPACIDAD DEL ASEGURADO PARA HACER SU PROPIO MANTENIMIENTO	X	X	X
LUGAR/DIQUE DONDE USUALMENTE HACE MANTENIMIENTO MAYOR A LAS NAVES	X	X	X
COMO SE LLEVA EL REGISTRO DEL MANTENIMIENTO (COMPUTARIZADO/MANUAL)	X	X	X
FRECUENCIA DE ENTRADA A DIQUE SECO	X	X	X
FECHA DE ÚLTIMA ENTRADA A DIQUE SECO	X	X	X
PROMEDIO ANUAL DE GASTOS DE MANTENIMIENTO	X	X	X

**COBERTURA**

COBERTURA SOLICITADA	X	X	X
CONDICIONES ADICIONALES	X	X	X
MODIFICACIONES	X	X	X

**DOCUMENTOS REQUERIDOS**

COPIA DEL CERTIFICADO DE CLASE DE CADA NAVE	X	X	X
SI NO ESTA CLASIFICADA ADJUNTAR COPIA DEL ULTIMO INFORME DE INSPECCION C&V	X	X	X
FOTOGRAFIAS ACTUALES DE LA NAVE	X	X	X

**SINIESTRALIDAD**

LISTADO DE SINIESTROS DE LOS ULTIMOS 5 ANOS (FECHA/CAUSA DEL SINIESTRO/MONTO NETO INDEMNIZADO)	X	X	X
EXISTE ALGUN RECLAMO DE CASCO Y MAQUINARIA EN PROCESO	X	X	X
EXISTE ALGUN RECLAMO DE P&I RECHAZADO	X	X	X

**FINANCIERO**

INFORME DE PAGOS DE HIPOTECAS	X	X	X
INFORME DE CONTRATACIÓN Y OPERACIÓN	X	X	X

**INDISPENSABLE : X**

**INFORMACION BÁSICA**

QUIEN SOLICITA LA INSPECCION	X	X	X
SITUACION DE LA EMBARCACION AL MOMENTO DE LA INSPECCION	X	X	X
ANTECEDENTES DEL ARMADOR/COMPANIA	X	X	X
EXPERIENCIA DEL ARMADOR EN EL NEGOCIO	X	X	X
DESCRIPCION DE LA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA DEL ARMADOR/EMPRESA	X	X	X

**INFORMACION GENERAL**

BANDERA	X	X	X
DIMENSIONES / CARACTERISTICAS DE LA EMBARCACION	X	X	X
MODIFICACIONES / RECONSTRUCCIONES	X	X	
CLASIFICACION	X	X	
ESTADO DE LAS INSPECCIONES DE CLASE	X	X	
CONDICIONES (OBSERVACIONES) DE CLASE	X	X	
CERTIFICADOS ESTATUTARIOS DE LA EMBARCACION	X	X	X
ESTADO DE LA CERTIFICACION ISM	X	X	
FECHA DE LA ULTIMA AUDITORIA INTERNA/EXTERNA ISM / INCONFORMIDADES	X	X	
AREA DE OPERACIONES / NAVEGACION	X	X	X
EXPOSICION AL MAL TIEMPO / RIESGOS EN EL AREA DE OPERACIONES	X	X	X
TIPO DE CARGA / PRODUCTO TRANSPORTADO	X	X	
PERIODOS DE "LAY UP"	X	X	
PERIODOS DE VEDA	X	X	
CERTIFICACIONES ISPS - PROTECCIONES CONTRA PIRATERIA/TERRORISMO	X	X	
FRECUENCIA DE VISITAS / AUDITORIAS DEL ARMADOR A BORDO	X	X	

**TRIPULACION**

NUMERO TRIPULANTES / TRIPULACION MINIMA	X	X	
NACIONALIDAD / IDIOMA PREDOMINANTE	X	X	
NIVEL DE ENTRENAMIENTO / CERTIFICACION	X	X	X
NUMERO PROMEDIO DE HORAS DE TRABAJO DIARIO	X	X	
CONTRATOS LABORALES (PERMANENTE/TEMPORAL)	X	X	
ANTIGUEDAD LABORAL PROMEDIO	X	X	
FRECUENCIA DE SIMULACROS DE SEGURIDAD	X	X	
FRECUENCIA DE CHARLAS DE SEGURIDAD	X	X	
CONOCIMIENTO DE LOS EQUIPOS DE SEGURIDAD/SALVAMENTO	X	X	
CONOCIMIENTO DE LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD	X	X	

**NAVEGACION / OPERACIONES**

EQUIPOS ELECTRONICOS EN EL PUENTE	X	X	X
AYUDAS A LA NAVEGACION	X	X	X
DIARIO / REGISTROS LLEVADOS A BORDO	X	X	X
LIBRO DE ORDENES DE CAPITAN	X	X	
MANUALES / PROCEDIMIENTOS EN EL PUENTE / ISM	X	X	
EQUIPOS DE COMUNICACION A BORDO (INTERNA Y EXTERNA) / EPIRB	X	X	
PROCEDIMIENTO DE CARGA Y DESCARGA	X	X	
REGISTRO DE INCIDENTES / ACCIDENTES/ CASCO / MAQUINARIA	X	X	
PROCEDIMIENTO DE CARGA DE COMBUSTIBLE / ANALISIS / CERTIFICADOS DE CALIDAD	X	X	

**CASCO / INTEGRIDAD ESTRUCTURAL**

FORRO EXTERIOR / PINTURA / INCRUSTACIONES / PROTECCION CATODICA / TIMON	X	X	X
INTEGRIDAD ESTANCA / DOBLE CASCO / LASTRE / ESTABILIDAD	X	X	X
CUBIERTA PRINCIPAL / PUERTAS / ESCOTILLAS / WINCHES/ MASTILES	X	X	X
BODEGAS / TANQUES DE CARGA / ESTRUCTURAS / REPARACIONES	X	X	X
TANQUES DE COLISION / SENTINAS / DOBLE FONDO / PROTECCION CATODICA / PINTURAS / CORROSION	X	X	X
SISTEMA DE FONDEO / ANCLAS / CADENAS / CABRESTANTES	X	X	X

**SEGURIDAD FISICA / CONTRA INCENDIO**

CAPACIDAD DE DETECCION DE INCENDIOS / SISTEMAS	X	X	X
METODOS DE EXTINCION DE INCENDIOS / EQUIPOS	X	X	X
AREAS CRITICAS / PRESENCIA DE MATERIAL COMBUSTIBLE / SUB-DIVISION HORIZONTAL Y VERTICAL	X	X	X
PERMISOS PARA TRABAJOS EN CALIENTES / CONTROL DE CONTRATISTAS / CONTROL DE TRABAJOS EN DIQUE	X	X	

**MAQUINARIA**

CONDICION DEL COMPARTIMENTO / LIMPIEZA/ ORDEN	X	X	X
DESCRIPCION Y CONDICION DEL MOTOR PRINCIPAL Y SISTEMA DE PROPULSION / HELICE	X	X	X
DESCRIPCION Y CONDICION DE LOS SISTEMAS AUXILIARES ACHIQUE / LUBRICACION / LASTRE	X	X	X
DESCRIPCION Y CONDICION SISTEMA DE GOBIERNO / SISTEMA DE EMERGENCIA	X	X	X
ESTADO DE LOS TANQUES DE ALMACENAMIENTO DIARIOS / VISORES DE VIDRIO/ MANGUERAS / CONECCIONES	X	X	X
AISLAMIENTO DE ESCAPES Y SUPERFICIES CALIENTES	X	X	X

**MANTENIMIENTO**

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE LA NAVE / PRESUPUESTO ASIGNADO	X	X	X
METODO DE REGISTRO (HORAS DE TRABAJO, RESULTADOS DE ANALISIS / ENSAYOS NO DESTRUCTIVOS) / MANUAL / COMPUTADORIZADO	X	X	
FRECUENCIA DEL ANALISIS DE ACEITE DE LOS MOTORES DIESEL / ARCHIVO DE RESULTADOS	X	X	
CALIBRACION DE CAMISAS - PISTONES / TOMA DE HOLGURAS / TOMA DE FLEXIONES DE EJES	X	X	
MANTENIMIENTO / PRUEBA DE INYECTORES Y VALVULAS	X	X	
MANTENIMIENTO ELECTRICO / MEGADO / REGISTROS	X	X	
PRESENCIA DE MANUALES DE OPERACION	X	X	
REPUESTOS A BORDO / PROCEDIMIENTO DE REPOSICION	X	X	
ARCHIVO DE INFORMES DE TRABAJOS EN DIQUE	X	X	

**PREVENCION**

QUE AREAS CRITICAS SE HAYAN DETECTADO / AQUELLAS QUE DE PRESENTARSE UNA FALLA PODRIAN COMPROMETER LA SEGURIDAD GENERAL DE LA NAVE	X	X	X
---	---	---	---

INDISPENSABLE : X

