

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 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 contruidos 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 de acero 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. 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.
7. Sólo se deberá efectuar a flote, reparaciones menores y destinadas a recuperar la operatividad de la embarcación. Los trabajos de calderería que requieren cambio de planchas en el casco de la embarcación, deben ser realizados sobre calzos en astilleros que proporcionen servicio de seguridad industrial.
8. 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.

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
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 máquina 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 máquinas 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, encanaletar, 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 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.
 2. 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.
 3. 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.
-
1. 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.

5. 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.

6. 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. 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.

G. 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 designar un Perito Naval que colabore con su participación en la evaluación del estado del casco y los trabajos a efectuarse.

H. 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.

I. 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. 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
- Cambio de planchas que pasen el 25% de desgaste.
- Plano de calibración de planchas de casco y cajas de mar.
- 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 de 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.
- Hacer mantenimiento al sistema de achique, incluyendo los desagües de bodegas.
- Limpieza de sentinas.
- Calibración del sistema de propulsión.
- 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
- 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.

J. 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 y se exija el aislamiento y protección del área de trabajo antes, durante y después de efectuados dichos trabajos. Mantener extintores cerca al área de trabajo y listo el sistema contra incendio y/o motobomba para su utilización. Se deberá llenar un documento de "Permiso para realizar trabajos en caliente", con visto bueno del Supervisor de Seguridad.
4. Todos los gabinetes contra incendio deben encontrarse dotados de válvulas de 1 ½" y 2 ½", mangas y pitones de niebla / chorro.

9. 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.