



Estimado Carlos:

Gracias por tus dos e-mails de ayer sobre la referencia y por remitir este asunto a mí.

He tenido la oportunidad en esta ocasión de verificar la situación según las leyes inglesas y remitirles más abajo nuestra nota preliminar sobre el tema.

En resumen, estoy de acuerdo con el corredor en los Estados Unidos en que la exclusión por vicio inherente en la cláusula 2.2.4 de las Institute Cargo Clauses (Aire) no aplican en las circunstancias.

La formulación de esta exclusión se toma de la Marine Insurance Act 1906, sección 55 (2)(c). Aunque no hay mucha jurisprudencia propia de las Institute Cargo Clauses (Aire), hay una gran cantidad de jurisprudencia sobre la definición de la sección 55(2)(c), la cual aplica.

Los siguientes casos pueden resultar útiles en negociaciones con los ajustadores:

En el caso de *British and Foreign Marine Insurance Company versus Gaunt* (1921) 7 Ll.L.REP.62, se proveyó la siguiente definición: "Una pérdida debida a vicio inherente es una que sea próximamente causada por el comportamiento natural de la materia asegurada, siendo lo que sea, y las circunstancias en las cuales esperaba ser transportada". Esta cláusula es útil ya que en nuestro caso se esperaba que la carga esté congelada durante su transporte y fue éste y no la naturaleza de la carga la cual causó la pérdida.

El término "vicio" fue definido en el caso de *Blower versus Great Western Railway Company* (1872) LR 7 CP 655 como "solo esa clase de vicio el cual, mediante sus evoluciones internas, tienda a la destrucción o daño del animal o cosa a ser transportada". En este caso la pérdida fue causada no mediante evoluciones internas sino por la incapacidad de mantener la carga refrigerada.

En el caso de *Wilson, Holgate & Co Ltd versus Lancashire & Cheshire Insurance Corporation Ltd* (1922) 13 Ll.L.REP.486, una fuga o filtración de los barriles de aceite fue tomado como resultado de una mala estiba y por consiguiente no un vicio inherente.

En el caso de *Whiting versus New Zealand Insurance Company Ltd* (1932) 44 Ll.L.REP.179, una carga fue embarcada bajo una póliza que contenía una cláusula de almacén a almacén. Al arribar, algunos de los contenidos de las cajas se encontraron dañados. Los aseguradores negaron su responsabilidad basándose en que los daños habían sido causados por vicio inherente. Se presentó evidencias de otras remesas que habían llegado en buena condición. Se sostuvo que los daños habían ocurrido debido a que las cajas de embalaje habían sido dejadas en el muelle, y por consiguiente este era un peligro asegurado.

Espero que esto sirva tus propósitos de momento. Estaré contento de asesorarte más si en caso lo requieras.

Saludos,

Stirling Leech
CLYDE & CO.



La opinión del broker fue:

Gentlemen, I refer to your emails to Antony and Piers relative a pharmaceutical claim.

From the information I have been given the cargo, which has to be kept refrigerated, was taken out of the refrigerated room to be checked but was not returned. Four days later the error was realised and the cargo was placed back in refrigeration.

The client refused that cargo because the cargo had thawed.

The Adjuster is of the opinion that the Inherent Vice exclusion 2.2.4 of the ICC (Air) clauses applies.

I certainly do not agree with this opinion. The Adjuster is incorrect in his assesment.

The proximate cause of the loss is the defrosting of the cargo causing a physical loss within the terms and conditions of the clauses. The inherent vice exclusion cannot apply in these circumstances since it is the defrosting which has caused the loss, not the nature of the product.

We have had very similar claims in the London market, involving both sea and air transits, where the London market have accepted liability in very similar circumstances. These claims have been for pharmaceuticals for both human and animal useage and also sensitive products used in the hi-tec industry.

Dependant upon individual circumstances, for example where no instructions are given to carriers/forwarders to keep frozen, it can be argued that exclusion 2.2.6 could apply. However, that is not the case in this instance and I only raise the issue so that you are aware of it.

To ensure there is no dispute with insurers regarding coverage we would normally include a clause in the policy which specifically mentions coverage for temperature sensitive products.

Trust this assists

La consulta a Clyde & Co se planteó así:

La carga arribó al aeropuerto de Lima el 30.05.2002 y fue trasladada a los depósitos de aduana Swissport GBH Peru. 5 días después, cuando el agente de aduana del consignatario fue a efectuar los trámites para el retiro de la carga encontró que la misma no había sido puesta en almacén refrigerado. El consignatario rechazó la carga señalando que ya no se encuentra apta debido a que ha perdido sus cualidades debido al tiempo que permaneció almacenado sin refrigeración.

La póliza sujeta su cobertura a las Institute Cargo Clauses (Air) 1.1.82 (CL.259), la cual bajo el numeral 2.4 excluye los daños por vicio propio o por la naturaleza del interés asegurado. En principio el asegurado no ha aceptado el rechazo de la reclamación señalando que la causa próxima



de la pérdida ha sido la negligencia del almacén de aduana al no cumplir con las indicaciones señaladas en la guía aérea de refrigerar la carga y no la naturaleza perecedera de la misma.

Respecto a lo anterior, solicitamos emitir una opinión respecto a los alcances de la cobertura de las Institute Cargo Clauses (Air) para una situación como la presentada y de ser posible ilustrarla con alguna jurisprudencia aplicable al caso.

Herrera DKP

DIVISIÓN TRANSPORTES Y CASCOS