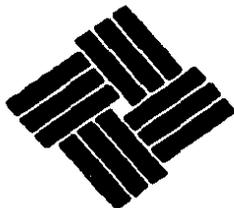


881201

323

UNIVERSIDAD ANAHUAC

ESCUELA DE ACTUARIA
CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO



Vince In Bono Malum

LA IMPORTANCIA DEL SEGURO MARITIMO DENTRO DEL MEDIO ASEGURADOR MEXICANO

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

A C T U A R I O

PRESENTA:

JORGE BRAVO RINCON



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

	PAG.
INTRODUCCION.....	1
CAPITULO I.	
CARACTERISTICAS DE LOS BUQUES	
1. BREVE HISTORIA DE LA MARINA MERCANTE EN MEXICO.....	5
2. EL BUQUE.....	10
2.1 Buques de Servicio Oceánico o de Cabotaje.....	10
2.2 Buques de Servicio Pesquero.....	11
2.3 Buques-Tanques.....	11
2.4 Buques Mercantes.....	11
2.4.1 Tipo General.....	12
2.4.2 Por Servicio.....	14
3. CARACTERISTICAS GENERALES QUE CONSTITUYEN UN BUQUE..	16
3.1 Por Desplazamiento.....	17
3.2 Por Tonelaje.....	18
3.3 Por Tipo de Cargamento.....	19
4. DESCRIPCION DE UN BUQUE.....	20
4.1 Dimensiones.....	20
4.2 Elementos que Constituyen un Buque.....	22
CAPITULO II.	
PANORAMA DEL SEGURO MARITIMO	
1. DEFINICION.....	29
2. CONSIDERACIONES GENERALES DEL SEGURO MARITIMO.....	30
2.1 La Organización Lloyd's de Londres.....	35
2.2. Sociedades Clasificadoras.....	42
2.2.1 Clasificación.....	46
3. OBJETO DEL CONTRATO.....	47
4. TIPOS DE SEGURO.....	51
5. OBLIGACIONES DE LAS PARTES EN EL CONTRATO DE SEGUROS	52

	PAG.
5.1 Obligaciones del Asegurado.....	52
5.2 Obligaciones del Asegurador.....	54

CAPITULO III.

RIESGOS Y COBERTURAS EN EL SEGURO MARITIMO

1. RIESGOS EN GENERAL.....	57
1.1 Factores que Determinan los Riesgos en Cascos de Embarcaciones.....	60
1.1.1 El Tipo de Embarcación.....	60
1.1.2 Características de las Embarcaciones.....	61
1.1.3 Zona de Navegación del Buque.....	61
1.1.4 El Armador y la Gerencia.....	61
2. AVERIAS Y CARGOS DE SALVAMENTO.....	63
2.1 Avería Particular.....	63
2.2 Avería Gruesa o General.....	64
2.3 Contribución en los Cargos de Salvamento o de Auxilio.....	68
3. PERDIDA TOTAL.....	70
3.1 Pérdida Total Real.....	70
3.2 Pérdida Total Implícita o Constructiva.....	70
4. RIESGOS DE NAVEGACION.....	70
4.1 Riesgos en Puerto.....	71
4.2 Riesgos Básicos.....	71
4.3 Otros Riesgos a Cubrir.....	75
5. PROTECCION E INDEMNIZACION (PANDI).....	77
6. EXCLUSIONES DE LA POLIZA BASICA.....	82
6.1 Exclusiones Definitivas.....	83

CAPITULO IV.

RECOMENDACIONES PARA EL MANEJO DEL SEGURO MARITIMO

1. INTRODUCCION.....	86
2. SUSCRIPCION.....	87
2.1 Colocación del Riesgo.....	88

	PAG.
2.2 Verificación de la Información.....	92
2.2.1 Sociedades Clasificadoras.....	92
2.2.2 Registro de Buques.....	93
2.2.3 Identificación del Riesgo.....	93
2.3 Tipos de Suscripción.....	95
2.3.1 Suscripción de Negocios Comerciales.....	95
2.3.2 Suscripción de Negocios de Placer.....	96
3. INSPECCION Y AVALUO.....	97
4. PRACTICA ADMINISTRATIVA DEL SEGURO.....	99
4.1 Garantías.....	102
4.1.1 Garantía Expresada.....	102
4.1.2 Garantía Implícita.....	103
4.1.3 Valor del Buque.....	103
4.2 Tipos de Póliza.....	104
4.2.1 Forma de la Póliza.....	104
4.2.2 Clausulados.....	104
4.2.3 El Viaje.....	106
4.2.4 Desviación.....	106
4.2.5 Peligros Asegurados.....	106
5. PRIMAS-TARIFA.....	107
5.1 Conformación de una Tarifa.....	107
5.2 Factores que determinan la Tarifa.....	108
5.3 Tarifas para PANDI.....	109
5.4 Deducibles.....	110
6. RIESGOS CUBIERTOS POR LA POLIZA.....	110
7. RECLAMACIONES.....	111
7.1 Indemnización.....	111
7.2 Procedimientos en caso de Siniestro que pueda Conllevar a un Reclamo.....	112
7.2.1 Encallamientos.....	112
7.2.2 Colisiones Abordajes.....	113
7.2.3 Averfias Particulares.....	114
7.2.4 Averfias Generales.....	114

7.3 Otros Aspectos.....	115
7.4 Documentación Necesaria para Presentar un Reclamo de Cascos-Embarcaciones.....	117
7.5 Ajustadores.....	118

CAPITULO V.

BASES PARA UNA PROPUESTA DE TARIFICACION EN MEXICO

1. PROBLEMÁTICA DEL SEGURO MARITIMO.....	120
1.1 Cotización.....	120
1.2 Antiselección de Cartera.....	121
1.3 Riesgo Moral.....	121
1.4 Información Sistematizada.....	122
1.5 Plenos de Retención.....	123
2. PROCEDIMIENTO PARA ASEGURAR UNA EMBARCACION.....	123
2.1 Mecanismos del Proceso.....	127
3. ASPECTOS IMPORTANTES A CONSIDERAR.....	128
4. BASES DE CLASIFICACION.....	130
4.1 Universo de Buques Asegurados en México.....	131
4.2 Antecedentes de Siniestralidad de Buques en México.....	131
5. TARIFA ACTUAL.....	136
5.1 Funcionamiento de la Tarifa.....	137
6. BASE DE DATOS.....	144
6.1 Información Mínima Necesaria para la Creación de una Base de Datos.....	144
6.2 Fuente para Captar la Información y Mantenerla Actualizada.....	148
7. ESTADÍSTICA DE SINIESTRALIDAD.....	149
CONCLUSIONES.....	162
BIBLIOGRAFIA.....	168

INTRODUCCION

Desde la antigüedad se ha visto la necesidad de contar -- con un fondo de previsión que permita hacer frente a los peligros del mar. Los Egipcios, los Romanos y los Griegos formaban un fondo común para reponer las embarcaciones que se perdían. Esto, sin embargo no llegaba por lo general más allá de la solidadad familiar. Se puede decir que estos son los orígenes del Seguro Marítimo.

El Seguro Marítimo mundialmente ha sido muy socorrido debido al gran número de flotas mercantes, comerciales, pesqueras y de placer que existen en todo el mundo.

En México se ha desarrollado en los últimos años una gran flota mercante y pesquera con el propósito de incrementar -- nuestro comercio exterior y satisfacer la demanda interna de productos básicos.

Pienso que México, como nación en vías de desarrollo, tiene grandes oportunidades para hacer crecer su infraestructura marítima y portuaria, y así contar con un mayor número de barcos y astilleros que permitan ampliar nuestra capacidad de negociación a nivel internacional.

Es importante mencionar que un gran porcentaje de los productos que se importan y exportan en México se transportan -- por vía marítima, lo que implica la necesidad de dar protección a los medios de transporte, así como a la carga.

El Seguro marítimo ha permitido que el comercio marítimo

se desarrolle con una mayor seguridad debido a que los armadores, los fletadores y los dueños de las mercancías -- transportadas saben que han transferido su riesgo a una -- Compañía de Seguros lo que permitirá que, en caso de presentarse un siniestro, éste se les pueda indemnizar de tal forma que no sufran una pérdida económica significativa.

El objetivo de esta tesis es sustentar lo valioso que es el Seguro Marítimo en México para lo cual presento un panorama general de todas sus características y problemática e insisto en la necesidad de crear especialistas en este importante ramo, ya que los actuarios poco hemos incurrido en el Seguro de Daños y considero que tenemos un campo completamente virgen en el cual poder aplicar nuestros conocimientos y la experiencia profesional que cada día adquirimos aunado a esto propongo las bases y elementos de una tarifa de Seguro de Daños cascos-embarcaciones apegada a la realidad del país y hago explícitas cuales serían las herramientas básicas para la creación de la misma.

Esta tesis no está enfocada a presentar la técnica actuarial para determinar la prima en función del riesgo, ya que esto sería objeto de otro trabajo que contuviere la propuesta técnica de una nueva tarifa de cascos-embarcaciones; en cambio, lo que se pretende es conceptualizar el seguro marítimo y proveer los fundamentos para la creación de una tarifa.

Con el propósito de manifestar desde el principio el contenido de la tesis, a continuación presentaré un breve resumen de lo que incluye cada capítulo.

En el primer capítulo, doy un esbozo de los principales

antecedentes de la marina mercante, sus inicios, desarrollo e importancia, así como una descripción de qué es un buque y sus características.

En el segundo capítulo defino qué es el Seguro Marítimo, su historia, su desarrollo y la importancia de Lloyd's de Londres como precursor del Seguro Marítimo. Asimismo, se especifican las sociedades clasificadoras, la protección que ofrecen los tipos de seguro que existen los derechos y obligaciones de las partes (Asegurado-Asegurador).

En el tercer capítulo describo que es un Riesgo, los riesgos cubiertos en el seguro marítimo, las diferentes situaciones que se presentan y cómo poder cubrirlas. Además se determinan los factores que ocasionan generalmente los siniestros y se refieren las maneras adecuadas para ampararlos y recuperarlos.

En el cuarto capítulo, presento algunas recomendaciones para el adecuado manejo del seguro marítimo, en lo referente al proceso que efectúa la Compañía de Seguros o el Corredor de Seguros, considerando como premisa que este procedimiento en general es muy complejo y difícil de llevarse a cabo pero indispensable para la contratación adecuada de un seguro marítimo.

Por último, en el capítulo quinto, propongo un planteamiento conceptual para la propuesta de una tarifa adecuada a las necesidades de México, donde incluyo algunos cuadros de Estadísticas de primas y de siniestralidad obtenidos con datos fidedignos de las Compañías de Seguros Mexicanas que operan en este ramo.

Cabe mencionar que dentro de mi experiencia profesional,

he tenido la oportunidad de avocarme al estudio y práctica del seguro marítimo, lo cual me motivó a desarrollar esta tesis y dar a conocer al medio actuarial y a otros profesionistas la importancia del seguro marítimo dentro del medio asegurador mexicano.

CAPITULO I

CARACTERISTICAS DE LOS BUQUES.

1. BREVE HISTORIA DE LA MARINA MERCANTE EN MEXICO.

En el pasado ya existía un comercio marítimo que data del año de 1565: una línea marítima comercial entre Acapulco y el lejano Oriente operó durante 250 años con dos Galeones, llamados por los mexicanos "Galeones de Manila" y por los Filipinos "La Nao" y "Galeón de Acapulco", habiéndose convertido el Puerto de Acapulco en la principal terminal de América del tráfico comercial con Oriente; éste comercio consistía básicamente en porcelanas, especias, artesanías chinas, japonesas o hindúes.

Más tarde los colonizadores españoles iniciaron una actividad comercial de la Nueva España hacia el exterior. Así es como se inició la construcción naval en nuestro país instalando los astilleros de San Blas, Nayarit, donde fue construido el "Galeón de San Carlos" que zarpó por primera vez de dicho puerto en 1778 al mando de Don Esteban José Martínez.

En 1881, se estableció en Veracruz la Compañía Trasatlántica Mexicana que puso en servicio una flota de cuatro vapores construidos en Europa, tres fueron dedicados al tráfico con dicho Continente y el otro al tráfico con las Antillas.

Un grupo de empresarios mexicanos conscientes de las necesidades del país, de contar con una Marina Mercante, iniciaron sus actividades en 1955 creando una empresa para satisfacer las necesidades de comercio exterior que enfrentaba en esa época nuestro país.

El primer barco con que inició sus actividades esta empresa fue el "Anáhuac", de 3,445 toneladas de peso muerto⁽¹⁾ construido en Filadelfia en 1916. En el mismo año, se adquirió en Estados Unidos el "Xalapa" de 4,600 toneladas de peso muerto, utilizándose para el tráfico internacional.

Más tarde, el 18 de septiembre de 1958, se constituyó - "Transportación Marítima Mexicana", adquiriendo el B/M - "Constitución" de 10,201 toneladas de peso muerto.

En agosto de 1960, para fines internacionales esta empresa adquirió la Compañía Línea Mexicana (Mexican Line) - propiedad de intereses noruegos, proporcionando un servicio semanal con itinerarios fijos; Transportación Marítima Mexicana, no sólo obtuvo los barcos: "Toluca", "Monterrey" "Guadalajara" y "Mérida" también se incluyeron en el contrato de adquisición los arreglos necesarios para la utilización de las instalaciones físicas, especialmente muelles y bodegas en Nueva Orleans y Nueva York, así como, una gran red de agentes extranjeros.

En 1961, fueron constituidas las empresas denominadas -

1 Peso muerto es el peso disponible de acarreo sin contar el peso del barco y de su equipo, es decir, se refiere a la carga y el combustible que pueda acarrear.

Marítima Mexicana, S.A., y Servicios Marítimos Mexicanos, S.A., con el propósito de cubrir las necesidades de transporte marítimo del litoral mexicano del pacífico y de los principales Puertos Centroamericanos, con el propósito de fomentar la exportación.

Tomando en cuenta el interés general del país, en 1962 el Gobierno Federal adquirió el 30% de Transportación Marítima Mexicana, S.A., cuyas acciones quedaron suscritas en partes iguales por el Banco de México, S.A., Nacional Financiera, S.A., y el Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A.

En los últimos años se ha venido incrementando su flota, así como el intercambio comercial por vía marítima entre los Puertos Mexicanos y Puertos Europeos del Mediterráneo.

En el año de 1969, recibió de astilleros europeos los buques graneleros "Azteca" y "Maya" de 25,000 toneladas de peso muerto cada uno, altamente especializados para transportar materiales esenciales como granos, roca fosfórica, minerales, fertilizantes, etc. Estos buques, cuya operación es automatizada, cuentan con grúas instaladas a bordo, con una capacidad de 16 toneladas.

Coadyuvando con los exportadores mexicanos y europeos en su propósito de incrementar el comercio exterior, a principios de 1971 Transportación Marítima Mexicana, S.A., dio origen a "Transmex Línea", logrando un nuevo avance al extender su red de rutas internacionales a los principales Puertos Europeos y del Medio Oriente.

Desde 1973, estos barcos han venido operando en servicios regulares de portacontenedores entre los puertos del

lejano oriente (principalmente Japón), puertos Norteamericanos, Europeos y Sudamericanos.

México, a pesar de ser una de las Naciones de América - Latina que más se ha preocupado en los últimos años por aumentar y desarrollar su flota mercante nacional, apenas agcendió en la escala mundial del lugar 44, que ocupaba en - 1971 al 39 en 1982.

En 1982, los barcos mercantes de más de mil toneladas - de registro bruto (TRB) propiedad genuina de empresas na- vieras de Iberoamérica reflejaron un importante potencial, como a continuación se muestra:

<u>PAISES</u>	<u>MILES DE TRB</u> (2)	<u>UNIDADES</u>
BRASIL	5,237.4	321
ARGENTINA	1,877.7	170
MEXICO	1,044.9	84
CUBA	731.6	93
VENEZUELA	709.4	60
PERU	669.1	64
ECUADOR	546.2	53
OTROS PAISES	1,233.0	173

Si se tiene en cuenta cuál era la situación del conjunto de estos países en materia de marina mercante al terminar la Segunda Guerra Mundial, lo logrado en todos estos - años hasta llegar a la situación actual representa un play

2 TRB Toneladas de Registro Bruto. Anuario Estadístico - de Pesca, Dirección General de Informática Estadística - y Documentación, Secretaría de Pesca, México, D. F. -- 1986.

sible esfuerzo en inversiones, infraestructura, capacidad gerencial y herramientas promocionales, considerándose en valores absolutos.

En cambio, desde un punto de vista comparativo con el tonelaje mundial, Iberoamérica apenas representa poco más del dos por ciento del TRB mundial.

Una alta proporción del potencial naviero iberoamericano (52 por ciento) se dedica al transporte del petróleo y derivados, lo que corresponde en cierta forma a la presencia de tres grandes productores (Venezuela, México y Ecuador) y un gran consumidor (Brasil) que debe importar las tres cuartas partes del petróleo que consume.

El resto de la capacidad de carga corresponde al sector de carga general y cargas secas a granel (46 por ciento) y el restante dos por ciento a la carga frigorífica.

Desde principios de 1980, se ha desarrollado notablemente la marina mercante de México, fundamentalmente gracias a la adquisición de barcos extranjeros y a la construcción de astilleros, de 80 Barcos Mercantes que había en 1980 - ahora tenemos 96 Barcos y actualmente nuestros astilleros, ya están al nivel de los mejores del mundo en cuanto a equipo y tecnología, por ejemplo: Astilleros Unidos de Veracruz (AUVER). En estos momentos, el programa portuario más ambicioso es el llamado "Puertos Industriales".

En los países iberoamericanos, el empleo de contenedores se ha visto incrementado en gran medida. Varios puertos importantes se están adaptando a este nuevo programa, como es el caso de Santos, Buenos Aires y Callao, además-

de la aportación mexicana con su Sistema Transístmico, que une al Atlántico con el Pacífico, entre Coatzacoalcos y Salina Cruz.

A continuación, expondré todo lo relacionado al buque.

2. EL BUQUE.

Se llama así a todo cuerpo flotante, con propulsión propia, gobierno, estabilidad y capacidad suficiente para -- transportar cargamento de materiales o personas.

Existen innumerables diseños de buques o embarcaciones; la geometría de éstos se mantiene relativamente invariable de uno a otro en su esencia, aunque evidentemente cambien sus medidas y formas.

La diversidad de operaciones y criterios en el diseño - de buques hacen necesario una denominación que identifique los diferentes tipos de ellos, a modo de diferenciar unos de otros de acuerdo al servicio que presten.

2.1 BUQUES DE SERVICIO OCEANICO O DE CABOTAJE.

Estos buques sirven para transportar materiales de un - lugar a otro. Estos pueden dividirse como a continuación se menciona.

- * Para carga general seca
- * Para contenedores
- * Para carga a granel seca o líquida
- * Para petróleo y sus derivados
- * Para cargas especiales líquidas o gaseosas

- * Para remolques y salvamento
- * Para servicios especiales- investigación

2.2 BUQUES DE SERVICIO PESQUERO.

La finalidad de este tipo de buques es fundamentalmente la captura de diversas especies marinas. Pueden clasificarse de la siguiente manera:

- * Para pesca de atún (atuneros)
- * Para pesca de camarón (camaroneros)
- * Para pesca blanca de especies varias (Pesca múltiple)
- * Para pesca de sardina (sardineros)
- * Para pesca de escamas (escameros)

2.3 BUQUES-TANQUES.

Son de construcción especial, dadas las condiciones del cargamento líquido, ya que puede ejercer presión sobre las planchas del revestimiento, se presentan variaciones del volumen con la temperatura, filtraciones por las costuras o peligros de explosión.

2.4 BUQUES MERCANTES.

Los buques mercantes pueden clasificarse por: ⁽³⁾

3 DANJON DANIEL.
Tratado de Derecho Marítimo.
Tomo III, Editorial Reus
Primera Edición. Madrid, España.
1960

2.4.1 TIPO GENERAL.

- * BUQUES DE ESTRUCTURA NORMAL (FULL SCANTLINGS).
Estos pueden ser de una, dos y tres cubiertas y en ocasiones más de tres; son adecuadas para -- carga de materiales pesados y de poco volumen - de tal manera que ocupen el espacio de las bodegas.

- * BUQUES DE CUBIERTA LIGERA (SPARDECK VESSELS).
Estos son similares a los anteriores pero con -- la cubierta Spardeck, de construcción más ligera que la principal. Se utilizan para la carga de mercancías ligeras y transporte de pasajeros.

- * BUQUES CON CUBIERTA DE TOLDO (AWNING DECK VESSELS).
Esta cubierta superior a la principal es más ligera que la Spardeck, del tipo anterior.

- * BUQUES DE CUBIERTA DE TOLDO PARCIAL.
Se diferencian de los buques con cubierta de -- toldo ordinario en que esta cubierta se elimina a partir de la proa a un mamparo situado a popa de medio.

- * BUQUES DE ALCAZAR LEVANTADO (RAISED QUARTER DECK).
Su creación se debe a la necesidad de aumentar -- la capacidad de las bodegas de popa.

- * BUQUES DE POZO (WELLDECK).
Son aquéllos donde se forma un pozo entre el --

cambrís y el castillo o entre el alcázar y el -- castillo, cerca de las escotillas.

- * BUQUES DE CUBIERTA DE ABRIGO (SHELTER DECK).
Son tipo de buques de cubierta de toldo, se dedican generalmente al transporte de animales.
- * BUQUES DE LOMO DE BALLENA (WHALE BACK).
Este tipo es muy usado en los lagos americanos; el revestimiento del casco y de la cubierta se une sin que haya solución de continuidad o necesidad de cintas y de trancañiles⁽¹⁾. Son buques de construcción económica pero inadecuados para la navegación oceánica.
- * BUQUES CON CUBIERTA DE TIENDA O GALERA (SHADE BACK).
Este tipo de buques cuentan con una cubierta -- que tiene por objeto formar un resguardo y lugar de paseo en los buques de pasajeros.
- * BUQUES DE AUTO ESTIBANTES (SELF TRIMMING).
Tienen la propiedad de rellenar automáticamente sus bodegas y limitar la amplitud de los posibles corrimientos de la carga.
- * BUQUES DE TORRECILLAS O DE TERRAZA (TURRET DECK).
Son ventajosos desde el punto de vista de la capacidad de transporte en relación del tonelaje de arqueo y especialmente, apropiados para el -

1 Trancañil.- Mar, serie de maderos fuertes para ligar -- los baos a las cuadernas y al forro exterior.

transporte de cereales a granel.

- * BUQUES CON CUBIERTA DE TRANCO (TRUNK DECK).
Análogos al tipo anterior con la sola diferencia de ser de aristas vivas, en lugar de redondeadas las uniones de los costados con la cubierta principal y de ésta con la torrecilla.
- * BUQUE ROMPEHIELOS (ICE BREAKER).
Son buques muy robustos que en la proa tienen un espolón destinado al trabajo que indica su nombre.

2.4.2 POR SERVICIO.

Existen una serie de embarcaciones al servicio de puertos y arsenales que, a título enunciativo se mencionan los siguientes:

- * BARCAZAS PARA EL TRANSPORTE MARITIMO.
Las hay de diversos tamaños, algunas de ellas con cubiertas y cascos de hierro provistas de vistas e instalaciones de remolque.
- * LANCHONES PARA TRANSPORTE DE CARBON Y COMBUSTIBLE.
Son de hierro de desplazamiento variable entre 70 y 90 toneladas y con cajas de aire a proa y a popa.
- * GANGUILES.
Son grandes embarcaciones de hierro para el transporte de gango, con cajas de aire en las

extremidades con dos o cuatro puertas en el fondo se manejan con cadenas movidas a los costados de los buques.

- * ALGIBES DE PETROLEO, MELUZA Y OTROS FLUIDOS.
Son embarcaciones de hierro de mamparos y una bomba para la extracción de fluidos.
- * REMOLCADORES.
Son buques robustos de máquinas potentes y buenas cualidades evolutivas.
- * DRAGAS.
Son embarcaciones construidas especialmente para excavar en el fondo del mar.
- * BUQUES FAROS O DE SEÑALES.
Se utilizan para estos servicios y se fondean concienzudamente ya que, generalmente están en sitios donde el mar rompe con violencia.
- * BUQUES PILOTO O EMBARCACIONES PRACTICAS.
Generalmente, son de motor; pueden ser de vela, de remo, según los puertos y el servicio que presten.
- * BOTES SALVAVIDAS.
Fuertes e insumergibles, aptos para desempeñar su cometido de auxilio aún en el mal tiempo.

* YATES.

Son embarcaciones de placer, comprenden - una gran variedad de barcos; desde grandes barcos y yates capaces de cruzar los océanos e ir a cualquier parte del mundo; a pequeños botes con motor o veleros.

Después de haber hecho mención de las distintas clases de buques, a continuación se especifican las principales características de un buque.

3. CARACTERISTICAS GENERALES QUE CONSTITUYEN UN BUQUE.

Los barcos tienen muchas características en común, como son: la tendencia en sus formas a ser finas en el frente - (proa) y de formas curvas en la parte posterior (popa); la parte media (cuerpo medio) comprendido entre las partes de lantera y trasera son de forma más o menos semejantes, condicionados al aprovechamiento interior del barco.

En cuanto al fondo, existe la tendencia a adaptarlo a las condiciones de estabilidad, aprovechamiento interior y requerimientos de velocidad. Por ejemplo, un barco de fondo plano tendrá más volumen útil en el interior y más tendencia a ser estable, pero será más lento que otro casco de formas afinadas en forma de "v", que por supuesto tendrá menor volumen interior utilizable y su estabilidad será más crítica.

Los cascos de los barcos pueden ser fabricados de diferentes materiales, siendo los más conocidos: madera, ferro cemento, fibra de vidrio, cuproniquel, aluminio y acero; - este último, en la actualidad es el material más comunmente utilizado por sus cualidades mecánicas y su gran volumen de producción. La tecnología actual del acero está -- ampliamente difundida y con pocos requerimientos técni -- cos, puede ser manejado tanto en la construcción como en la reparación de cascos.

3.1 POR DESPLAZAMIENTO

El desplazamiento de un buque es variable dependiendo de la carga. Existen medidas de capacidad de los buques, siendo las más usuales:

* ROSCA.

Se denomina desplazamiento del buque en rosca, al peso en toneladas del buque, cuando éste se encuentra totalmente vacío. Este peso solo se obtiene cuando el buque es botado del astillero, después de construido.

* LASTRE O LIVIANO.

Se denomina al peso en toneladas del buque, cuando éste se encuentra sin carga. Esta condición - se consigue siempre que el buque está listo para recibir carga en el puerto.

* CARGA.

Se define como el peso en toneladas que puede transportar el buque. Se conoce también como peso muerto. Es el que alcanza cuando está listo para salir a la mar con carga, avituallamiento y pertrechos.

NOTA: Debe distinguirse entre peso muerto y peso total; el peso total del barco a cualquier calado, es igual al desplazamiento a ese calado; en cambio, el peso muerto del barco y de su equipo, se refiere al peso de la carga que pueda acarrear y del combustible.

3.2 POR TONELAJE.

Universalmente a través de los organismos internacionales a que pertenecen la gran mayoría de los Países con -- las mayores marinas mercantes, se acordó establecer un pa--trón que permitiera efectuar el registro de los buques. De este acuerdo se originó la denominada "Tonelada de Registro". Dentro de este patrón se establecieron los siguientes tipos:

* TONELAJE DE REGISTRO NETO.

Es aquél sobre el cual se cobran los impuestos, de rechos de muelle, puerto y otros derechos, en teoría, representan la capacidad comparativa de de--vengar fletes del buque. No depende solamente de la capacidad interna del buque en su totalidad.

ya que puede afectarse grandemente por el arreglo interno del buque con respecto a los espacios destinados a la habitación de la tripulación, así como otras áreas destinadas por disposición legal, a otros servicios.

* TONELAJE BRUTO.

Significa la capacidad volumétrica total del buque en unidades de tonelaje, incluyendo el volumen de todos los espacios cerrados y cubiertos del buque, de la carga, y de los espacios destinados a la tripulación y pasajeros, en caso de haberlos.

* TONELAJE DE FLETE.

Es muy usado en el comercio marítimo. Se emplea como unidad de volumen de 1.44 metros cúbicos, volumen que se llama Tonelada de Flete.

3.3 POR TIPO DE CARGAMENTO.

* PESADO.

Como son los cargamentos de: minerales de hierro, - azufre, rieles de ferrocarril, lingotes de hierro, carbón mineral y granos.

* LIGEROS.

Son tales como madera, duela, algodón en pacas, - barrilería, fardos y cajería, cristal, café, té, - manteca, brea, azúcar, pieles secas, etc.

* PELIGROSOS.

Como ácidos, combustibles, explosivos, inflamables, etc.

Después de haber mencionado las distintas clases de buques, así como los distintos usos a que se destinan y la variedad de cargas que llevan, a continuación se especifican las características esenciales que forman un buque.

4. DESCRIPCION DE UN BUQUE.

4.1 DIMENSIONES.

El casco independientemente de las dimensiones de largo (eslora), ancho (manga), y alto (puntal), tiene una serie de denominaciones de sus partes, sus tamaños y capacidades que son usadas en forma común por parte de todos los integrantes del negocio marítimo como son armadores, aseguradores, agentes navieros, constructores, estibadores, fletadores, reparadores de buques, operadores, etc.

Las principales medidas del buque son:

* ESLORA.

Es la longitud de un buque, medida en el plano diametral y longitudinal.

* MANGA.

Es la anchura del buque, medida en el plano de la sección maestra. Es la medida máxima en la parte más ancha del buque y que comúnmente es el centro.

* PUNTAL.

Es la altura de un buque, medida sobre la perpendicular media desde el borde inferior de la quilla hasta la cuerda del bao de la cubierta principal.

* CALADO.

Se define como la altura máxima que alcanza la -- línea de agua en el costado del buque, o profundidad máxima que tiene la parte más baja de la -- quilla en el agua, al estar flotando el buque. Dichas escalas se gradúan de dos en dos centímetros, marcándolas con números de un decímetro de altura.

* LINEA DE FRANCOBORDO.

Es la línea que limita la máxima carga que puede transportar un buque ya que su calado no debe -- sobrepasar la línea. La determinan las sociedades clasificadoras según reglas especiales en -- las que intervienen, esencialmente, las calidades marítimas de los buques y la resistencia de su -- estructura.

Todo buque de tonelaje superior a 25 toneladas - está obligado a llevar a sus costados los discos y marcas de máxima carga; se exceptúan los barcos cuando tienen menos de 80 toneladas de arqueo total, como son: los remolcadores, vapores de salvamento, los vapores dedicados a la inspección en los puertos, las dragas de vapor, etc.

* LINEAS REGLAMENTARIAS DE CUBIERTA.

El perito de la sociedad de clasificaciones marítimas examina primeramente a las dos bandas; en el punto medio de la eslora, la línea de cubierta reglamentaria debe tener 300 mm de largo por 25mm de ancho.

* MARCAS PLIMSOL.

Las marcas de plimsol se les denomina al disco y marcas que aparecen en el costado de todos los buques para señalar sus máximos calados, de acuerdo con la zona geográfica y densidad del agua donde operen.

4.2 ELEMENTOS QUE CONSTITUYEN UN BUQUE.

Las cualidades distintivas de un buque son la flotabilidad y la navegabilidad; ésta última debe entenderse como la condición de seguridad de un buque para ejecutar las operaciones propias de su diseño y en relación con el tipo

de viaje que intenta efectuar.

Todo esto se refiere al estado general del casco, sus mamparos, sus escotillas, la operación de la maquinaria y equipo de emergencia y seguridad, etc., así como uno de los aspectos más importantes es la forma como se encuentra tripulado el buque.

A continuación, se detalla el conjunto de elementos que constituyen un buque.⁽⁴⁾

* PROA.

Es la parte delantera del casco en forma de cuña, para poder hender fácilmente en el mar. Esta se levanta perpendicular o ligeramente inclinada hacia adelante.

* POPA.

Es la parte posterior del buque, conformada por las partes donde termina la eslora de éste.

* BABOR.

Es la parte izquierda del buque, suponiendo al observador situado en el centro del buque y mirando hacia la proa.

4 Manual de Suscripción de Seguros Marítimos. (Cascos-embarcaciones).
Aseguradora Mexicana
México, D.F.
1983

* ESTRIBOR.

Es la parte derecha del buque, suponiendo al obse
vador, situado en el centro del buque y mirando h
a la proa.

* OBRA VIVA.

Es la parte sumergida del casco.

* OBRA MUERTA.

Es la parte que va arriba del nivel del agua.

* SOBRE QUILLA.

Es la pieza longitudinal paralela a la quilla y é
sta contribuye a afirmar las cuadernas.

* CUBIERTAS.

Es un conjunto de planchas (madera, fibra de vidrio,
etc.) que conforman los diferentes pisos del casco.
Existen diversos tipos: unas que corren a todo lo -
largo del buque y se denominan cubiertas corridas,
otras que sólo cubren parte de la longitud del buque
y llevan el nombre de la zona donde se encuentra; "cu
bierta de proa", "cubierta de popa", "media cubierta",
etc.

* BAOS.

Son las piezas transversales que completan el marco
formado por las cuadernas y sirven para sostener las
cubiertas.

* BODEGA.

Es el interior de un buque inferior a la última cubierta.

* SENTINA.

Es la zona más baja de la bodega a donde se escurren las aguas que por cualquier causa pueden penetrar en ella.

* ESCOTILLAS.

Son las aberturas practicadas en las cubiertas - que sirven para comunicar y dar paso a la luz y al aire.

* MAMPAROS.

Longitudinales o transversales, subdividen el casco en varios compartimientos aumentando su rigidez y resistencia. Estos espacios o volúmenes -- pueden ser utilizados como tanques o bodegas, dependiendo del uso del buque.

Para impedir que en caso de avería el agua se comunique de unos compartimientos a otros, se establecen los mamparos estancos.

* DOBLE FONDO.

Es la estructura general de los buques modernos, - consiste en colocar un segundo fondo en la parte - interna de las cuadernas, constituyendo una zona -

con bastante espesor dividida adecuadamente en celdas, lo cual reporta las siguientes ventajas: mayor seguridad en caso de avería, facilidad de repartir el asiento longitudinal y transversal - de alguna de las celdas, aumento de la resistencia del casco y facilidad de lastrar con agua los buques mercantes.

* ESCOBENES.

Son los agujeros o tubos contiguos a la roda que permiten el paso de las cadenas a las anclas.

* ANCLAS.

Es el instrumento que lanzado al fondo del mar - hace presión en él gracias a sus uñas, fijando de esta manera al buque al que se haya unido por medio de cadenas.

* BITONES Y BITAS.

Son unas columnas de hierro unidas muy en firme a la cubierta, utilizadas para formar vueltas sobre ellas en las cadenas y demás amarras que se utilicen a bordo.

* RODA Y CODASTE.

Son grandes piezas fundidas que en la prolongación a la quilla forman los extremos del buque a proa y a popa respectivamente.

* QUILLA.

Es una pieza larga y robusta longitudinal que corre de proa a popa a lo largo de la línea media más baja del buque sirviendo de ligazón entre las cuadernas.

* CUADERNAS.

Son las piezas curvas que se afirman en la quilla en dirección perpendicular a ésta y sirven para dar forma al buque y sostener los fondos.

* LINEA DE FLOTACION.

Es la intersección del plano a nivel libre del agua en la superficie exterior del casco.

* AMURAS Y ALETAS.

Son las partes curvas de los costados del buque, las primeras con respecto a la proa y las segundas, a la popa.

* ALFERIZ.

Es el rebajo angular que se hace en la roda, quilla y codaste para que al entrar en los tablones del forro exterior quede a paño.

* CALAFATEO.

Es la operación de impermeabilizar o hacer estanques al casco.

* COSTURA.

Es el intersticio entre dos tablonos del forro hecho impermeable por medio del calafateo.

* FORROS EXTERIORES.

Es la envoltura, parte del casco exterior a las cuernas, formada por los tablonos o planchas según sea el buque de madera o de hierro.

Es importante mencionar que el comercio marítimo sigue en aumento de tal manera, que mientras el tráfico se incrementa en progresión geométrica, el tonelaje de la flota marítima mundial lo hace en progresión aritmética.

De acuerdo a la Ley Marítima Internacional, toda persona que forma parte de la tripulación de un barco debe acreditar una licencia o certificado de identidad profesional que indique que está clasificado para desempeñar el cargo que ocupa en el buque.

México posee una vasta extensión territorial de 1'946,825 Km², además de 11,593 Km. de litorales y 231,813 Km² de mar territorial. Con esto, se puede apreciar un gran potencial marítimo de nuestro país para el desarrollo de la marina mercante. (5)

(5) Agenda Estadística Pesquera.
Secretaría de Pesca
México, D.F.
1986

CAPITULO II

PANORAMA DEL SEGURO MARITIMO.

1. DEFINICION.

En su aspecto más general el seguro es un contrato por el cual una persona denominado asegurador, mediante una cierta cantidad llamada prima, descarga en todo o en parte a otra persona llamada asegurado, de riesgos específicos, comprometiéndose a indemnizar a esta persona de las consecuencias perjudiciales de ciertos acontecimientos específicos llamados siniestros.

El seguro contra los riesgos del mar o, en una palabra, seguro marítimo, es particularmente útil; es este seguro el que ha permitido al comercio marítimo adquirir en nuestros días un enorme desarrollo y seguridad.

El seguro es un contrato que existe por el acuerdo de las voluntades del asegurado y del asegurador, es un contrato que impone obligaciones a ambas partes y lleva consigo prestaciones recíprocas.

El seguro marítimo, es un seguro que cubre los riesgos que pueden surgir en relación con la navegación a los objetos transportados, a los medios de transporte y a ciertos intereses económicos ligados unos de otros.

2. CONSIDERACIONES GENERALES DEL SEGURO MARITIMO.

En el sistema general del seguro, se distinguen dos grupos fundamentales en atención a la especial naturaleza del objeto asegurado: Seguro de daños y Seguro de personas. Los primeros protegen al asegurado contra daños de índole patrimonial, éstos pueden ser terrestres o marítimos; los segundos le protegen contra los riesgos en que peligran su propia vida o su integridad corporal, como es el seguro de vida o accidentes.

Los seguros marítimos, que no son en sí más que seguros -- contra los accidentes de transporte por mar, se subdividen en Seguro de Cascos es decir, de los buques y en Seguro de Mercancías, es decir, de los cargamentos.

Toda actividad comercial, y más la marítima, ha sido considerada una actividad riesgosa. El comerciante naval ha tenido la preocupación de prevenir los riesgos o evadir las consecuencias económicas de los siniestros.

La antigüedad del Seguro Marítimo es incierta, los Lombardos muy probablemente lo conocían y ciertamente la Liga Hanseática también lo conocían, aunque no sabemos que tan sistemática era su práctica. 6)

Los primeros aseguradores no eran profesionales, sino hombres de negocios que ocasionalmente aceptaban cubrir cualquier riesgo, aunque el comercio era su principal actividad.

- 6) DANJON DANIEL.
Tratado de Derecho Marítimo.
Tomo I, Editorial Reus
Primera Edición. Madrid, España.
1960

Existen algunos datos históricos en el Talmud donde se anota que entre los ribereños del Golfo Pérsico, cuando un navío perdía un navío sin culpa, se le proporcionaba otro navío por medio de un fondo común de navieros; pero ni en esas culturas ni, en términos generales, tanto entre los griegos como los egipcios y los romanos se iba más allá de la solidaridad familiar para remediar las consecuencias de la realización de los siniestros.

El Seguro de Indemnización es la forma más antigua de seguro. Dónde, cuándo y por quién fue por primera vez practicado permanece como una de las preguntas sin respuesta en la historia del comercio. Varias naciones reclaman el honor de haber sido las primeras en practicar ese tipo de seguro; sin embargo, en el siglo XIV uno de los historiadores, Billany, es autor de una teoría que declara que el sistema del Seguro Marítimo fue practicado en Lombardía en el año de 1182. Sin preocuparnos de si esto es o no correcto cabe mencionar 7) que fue en este tiempo en que las primeras relaciones en el comercio internacional empezaron a desarrollarse y a exigir un tipo de compensación para las pérdidas que pudieran surgir de los riesgos propios del transporte marítimo.

Ya los griegos, que sostenían un intenso comercio con las diferentes naciones del mundo entonces conocido, practicaban una especie de Seguro Marítimo estableciendo un sistema de banca o mercado en el cual los diversos armadores podían acudir para asegurar diferentes riesgos que surgieran de las --travesías, y afectar a la mercancía transportada. Esta banca o mercado a que hago referencia puede tener un parecido --al que tiene el moderno mercado de Lloyd's de Londres en la

7) DANJON DANIEL
Idem.

actualidad.

La Liga Hanseática era conocida como una agrupación de diversas comunidades del Mar Báltico y se le atribuye la creación del primer código marítimo: redactaban periódicamente, casi de año en año, las actas de la Hanseateutónica o Leyes de -- Wisby, es decir las reglas de Derecho Marítimo observadas en las ciudades del norte de Europa.

Cuando por primera vez la palabra "Seguro Marítimo" fue usada con el significado que actualmente se le da, fue en un trabajo histórico llamado "The Chronyc Van Vlandern" de donde citó la parte que se refiere al Seguro Marítimo y dice: - "A la demanda de los habitantes de Brujas, condado de Flandes, permite en el año 1310 el establecimiento a este pueblo de - una cámara de seguros, por medio de la cual los mercaderes - pueden asegurar sus propiedades expuestas a los riesgos del mar pagando por ello un porcentaje estipulado. 8)

Los numerosos peligros de la navegación y el considerable valor de los buques de carga dieron lugar a la creación del seguro marítimo, cuyo nacimiento data del siglo XIV aproximadamente.

Uno de los tratados más importantes fue el "Guidón de la Mer" (Guión del Mar), de autor desconocido y que fue publicado en Francia a fines del siglo XVI. Este trabajo detalla en forma completa cuáles son las reglas y condiciones que - deben privar en el Contrato del Seguro Marítimo. Posteriormente, la Ordenanza de Luix XIV de 1681 vino a fijar legis-

8) WINTER D. WILLIAM.
Marine Insurance. Editorial McGraw Hill
New York, N.Y.
1982

lativamente las reglas de los Seguros Marítimos.

A pesar de esto, al referirse al desarrollo del Seguro Marítimo como tal, sus orígenes operativos deben ubicarse en Inglaterra ya que este país fue donde esta forma de seguro adquirió un mayor impulso y sus instituciones adyacentes fueron perfeccionándose con el paso del tiempo. Así pues, existió la inquietud del Parlamento de tratar de introducir actos que declaran como de interés nacional todas las materias relacionadas con el Seguro Marítimo.

En 1906, el Parlamento inglés promulgó "La Ley del Seguro Marítimo", la cual resume y asienta las bases que todos los contratos del Seguro Marítimo actualmente conocidos tienen o deben tener para su ejecución. De esta Ley salieron las bases que posteriormente servirían para crear en algunos países, tales como Estados Unidos y Australia, sus reglas actuales y derechos sobre el Contrato del Seguro Marítimo.

La naturaleza misma de la Industria del Seguro Marítimo - excluye prácticamente la posibilidad de su ejercicio en operaciones aisladas e impone la necesidad de que el asegurador sea siempre una empresa. El ejemplo más típico e importante de Uniones de Aseguradores Individuales es el que ofrece el conocido Lloyd's de Londres, pero las grandes compañías, dotadas de capitales enormes y de una basta organización como "The American Hull Insurance Syndicates" de Nueva York, en los Estados Unidos de Norteamérica, son las que hoy dominan en casi su totalidad la esfera comercial del Seguro Marítimo, en América.

Estos mercados marcan la norma en lo que es la suscripción de riesgos de esa naturaleza. Gracias a su existencia

fueron perfeccionándose con el paso del tiempo. Así pues, - existió la inquietud del Parlamento de tratar de introducir actos que declaran como de interés nacional todas las materias relacionadas con el Seguro Marítimo.

En 1906, el Parlamento inglés promulgó "La Ley del Seguro Marítimo", la cual resume y asienta las bases que todos los contratos del Seguro Marítimo actualmente conocidos -- tienen o deben tener para su ejecución. De esta Ley salieron las bases que posteriormente servirían para crear en - algunos países, tales como Estados Unidos y Australia, sus reglas actuales y derechos sobre el Contrato del Seguro Ma rítimo.

La naturaleza misma de la Industria del Seguro Marítimo excluye prácticamente la posibilidad de su ejercicio en -- operaciones aisladas e impone la necesidad de que el aseg urador sea siempre una empresa. El ejemplo más típico e im- portante de Uniones de Aseguradores Individuales es el que ofrece el conocido Lloyd's de Londres, pero las grandes -- compañías, dotadas de capitales enormes y de una basta or- ganización como "The American Hull Insurance Syndicates" de Nueva York, en los Estados Unidos de Norteamérica, son las que hoy dominan en casi su totalidad la esfera comercial - del Seguro Marítimo, en América.

Estos mercados marcan la norma en lo que es la suscrip- ción de riesgos de esa naturaleza. Gracias a su existencia y a su importancia es posible contar en la actualidad con un financiamiento sólido para la ejecución de las grandes transacciones que son llevadas a cabo día con día dentro del mercado de la industria marítima.

y a su importancia es posible contar en la actualidad con un financiamiento sólido para la ejecución de las grandes transacciones que son llevadas a cabo día con día dentro del mercado de la industria marítima.

2.1 LA ORGANIZACION LLOYD'S DE LONDRES.

Sus orígenes datan del año de 1688 en Londres, en un pequeño café taberna cuyo dueño Edward Lloyd's supo atraer por su localización, cerca del río en Tower Street, una clientela dedicada casi exclusivamente a los negocios del mar, ya que a este café acudían capitanes y marineros para narrar sus hazañas y las incidencias de sus viajes convirtiéndose en un centro ideal de contratación para la compra-venta de buques, ajustes de fletes y suscripción del Seguro Marítimo. Estos últimos eran asumidos por individuos aislados, sin nexo especial entre sí, que se dedicaban a otro tipo de actividades como banqueros, mercaderes, etc.

Es prácticamente imposible tocar el tema de seguros marítimos sin pensar en Lloyd's que ha jugado un importante papel en el desarrollo de negocios de seguros y ha dado una importante contribución de formas y acuerdos a la fecha, en el uso de intereses de envíos en el mundo entero.

Mucho antes de que se establecieran las grandes compañías actuales, el negocio del seguro marítimo era llevado por responsabilidad de algunos individuos, quienes buscaban seguridad para ellos mismos y en algunos casos mediante la actividad de corredores de bolsa que iban de oficina en oficina y obtenían suscripciones de personas con solvencia reconocida.

En el siglo XVII, cuando la nueva Institución "Casas de -

"Café" comenzó a ser utilizada como centro de reunión por hombres de negocios, se derivó un mercado en el que se encontraba un número de hombres dispuestos a realizar transacciones - en la medida de sus intereses y necesidades y obtenían en una visita cuando menos lo que describían las políticas a las que se adherían. Una de estas casas fue conservada por Edward -- Lloyd's, la cual evidentemente se convirtió en el principal recurso de aquellos interesados en envíos y seguridad marítima. Desde esa época se fue involucrando gradualmente una gran sociedad en forma mundial culminando en la corporación de -- Lloyd's, establecida bajo leyes en 1871.

El periódico Lloyd's News, impreso por Edward Lloyd y fundado en 1726, consistía en una sola hoja impresa por ambos lados, dedicada a noticias en general y daba a conocer los índices del movimiento mundial de buques de navegación de altura y reseñaba toda clase de acontecimientos marítimos. El actualmente conocido como Lloyd's Register of Shipping es uno de los diarios más antiguos que han existido.

En el año de 1774, bajo la guía de John Julius Angerstein, Lloyd's tomó su lugar en el antiguo Royal Exchange y así permaneció hasta 1833. El edificio y la mayoría de los archivos fueron destruidos totalmente por el fuego en el año de 1844.

Lloyd's entró después con más tenacidad como parte importante del reconstruido Royal Exchange, y cuando el nuevo edificio fue inaugurado, su Majestad, la Reina Victoria, y su Corte asistieron al banquete ofrecido.

Con el tiempo Lloyd's recopiló mucha información, cuidando la construcción y características individuales de cada navío, publicando un volumen llamado: Registro Lloyd's; no se

conoce el tiraje de la primera publicación, pero hay uno en existencia con fecha de 1860. Desde que esta empresa empezó a crecer, la gran organización conocida como Registro Lloyd's - de envíos ocupa ahora un espléndido edificio en la Calle de Fenchurch de Londres. La empresa Lloyd's es ampliamente aceptada en el Comité de Registros de Buques.

Lloyd's es una Asociación constituida por "members". Para poder ser miembro, se tiene que garantizar o comprobar un mínimo de Activos en inversiones o propiedades que respalden - las obligaciones.

Estos miembros se agrupan y forman lo que se denomina un Sindicato, el cual nombra al Suscriptor en Jefe, quien es -- una persona con mucha experiencia en seguros y es el Tomador, de riesgos (Risk'taker). Este Tomador de Riesgo, una vez que está constituido el Sindicato, recibe ofrecimientos para asegurar o reasegurar negocios de todas partes del mundo por medio de un intermediario (broker).

Una vez que el negocio y los términos del mismo, en base a la experiencia, merecen su aprobación, el Suscriptor o Tomador de Riesgos toma una participación (en %) del mismo.

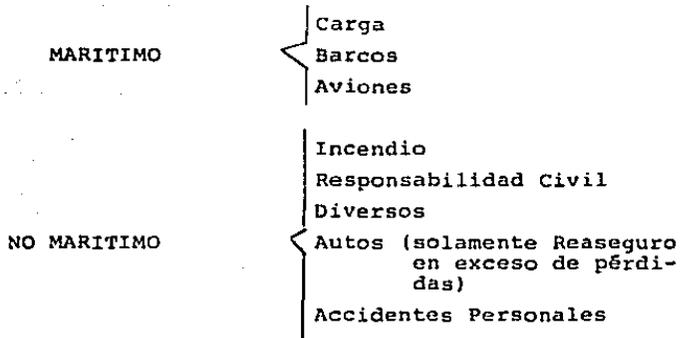
Una vez tomada la participación se informa al centro administrativo de Lloyd's para su control y registro; cuando existe un siniestro, el Corredor envía la información al -- centro administrativo para la verificación de la aceptación del riesgo y que la prima haya sido pagada para poder hacer frente al siniestro.

Lloyd's está formado por aproximadamente 23000 "members"

que forman 400 Sindicatos y cada Sindicato tiene 1 Suscriptor en Jefe y 4 o 5 ayudantes.

El mercado de Lloyd's está dividido en dos especialidades, siendo los más importantes: Marítimo y no Marítimo, lo cual es muestra de la importancia que concede Lloyd's al seguro marítimo y otra de las razones que me impulsaron a realizar este trabajo.

A su vez, estas especialidades se subdividen como sigue:



Lloyd's funciona como una Bolsa: cada Suscriptor toma un porcentaje de cada riesgo que se le ofrece. Suele suceder que hay que tratar con varios Sindicatos para colocar un riesgo.

Existe un centro administrativo en donde se controla la -- Suscripción de los negocios. El Suscriptor al aceptar un riesgo da una nota de cobertura, que es el resumen de las condiciones pactadas.

Cada Suscriptor tiene asignado un número, que el Corredor

debe mencionar cuando efectúe el pago de la prima en el centro administrativo, el cual la distribuye entre los participantes.

Lloyd's cobra 5% de las primas a cada Sindicato para solventar sus gastos. Todo el sistema de Lloyd's está computarizado.

Lloyd's está ubicado en la "City" de Londres en donde están todos los Bancos, Compañías de Seguros y Corredores de Bolsa (LeadenHall)

Para poder entrar al mercado de Lloyd's los Corredores -- tienen que ser ingleses, y ser aceptados por Lloyd's. A continuación mencionaré algunos de los más importantes: Sedgwick, Willis Faber, Alexander Howden, C.E. Heath, Bain Clarkson.

En Lloyd's, los Tomadores de Riesgo siempre son individuos.

En 1856, Lloyd's, en conjunto con varias compañías de seguros marítimos, estableció la "Asociación de Salvamento", - que era una organización para negociar desastres de envíos, operaciones de salvamento, supervisión de daños en barcos y bienes y otros problemas surgidos de accidentes marítimos. - Esta organización llegó a un alto grado de eficiencia bajo la dirección de Mr. Joseph Lowery (Director y Secretario - - quien murió en el año de 1936); tiene un récord admirable de utilidad y ha sido el medio de seguridad y acuerdo entre - - Lloyd's y las compañías de protección de bienes comunes. La oficina central de la Asociación de Salvamento está actualmente en el edificio de Lloyd's en Londres; hay también ofi-

cinas en Cardiff, Nueva York, Cleveland, Montreal y Halifax.

Durante 184 años, ocupó un lugar en el Royal Exchange, don de permaneció hasta que el gran edificio en LeadenHall Street estuvo listo para ser ocupado. En el año de 1925, el Rey Jorge V, puso la primera piedra de éste. El 24 de marzo de 1928, el Rey acompañado por la Reina declaró inaugurado el edificio y el 10 de abril de 1928 comenzó la nueva era. 9)

Formalmente una institución confinada a la seguridad marítima, Lloyd's es ahora en nuestros días un mercado para toda forma de seguros marítimos, y ha sido el pionero en una gran variedad de coberturas (huracanes, terremotos, marejadas, etc).

Las principales funciones de la Asociación son las de negociar cargas dañadas, así como investigar fraudes. No opera embarcaciones sino que proporciona salvamentos, contrata servicios de reacondicionamiento para carga, provee expertos, - da información y asistencia en base a su gran experiencia y ayuda a aminorar las pérdidas o daños de barcos y cargas.

Se debe recalcar que la Asociación no saca ningún provecho y actúa para quienes soliciten sus servicios en un tiempo de terminado con problemas básicos.

El trabajo que realiza la asociación puede ser dividido - en cuatro grandes grupos que son: salvamentos, reparación de barcos, cargamentos y diversos, cuyas funciones se definen - categóricamente así:

- 9) CLOWES WILLIAM
Lloyd's Nautical Year Book
Published by Lloyd's of London.
Press LTD.
London 1981.

* SALVAMENTO.

Cuando un buque se hunde o encalla y requiere de remolcadores, la Asociación se encarga de asistirlo - en todos los aspectos.

* REPARACION DE BARCOS.

La reparación de los barcos es de gran importancia y forma una gran parte del trabajo de asesoría de - la asociación.

* CARGAMENTOS.

Los peritos de la Asociación ordenan qué puede hacerse con la carga dañada y hacen las liquidaciones en el mejor mercado.

* DIVERSOS.

Todo lo relacionado a los daños que sufran los buques y que puedan ser ayudados por la Asociación.

Asimismo, en América se fundó un Sindicato con funciones - similares a la organización Lloyd's de Londres, que se conoce actualmente como "The American Hull Insurance Syndicate". Este inició sus operaciones el 21 de julio de 1920. Desde aquella fecha el Sindicato ha suscrito la mayoría de los riesgos del Seguro Marítimo cubiertos por aseguradores norteamericanos. La capacidad que tiene el Sindicato permite suscribir - cualquier tipo de riesgo, ya que cuenta con una cartera de - buques de diversas nacionalidades cubiertas bajo sus auspicios; buques de bandera liberiana, inglesa, pañameña, etc., de todos los tamaños y tipos, como por ejemplo: buques tanques, buques cargueros, buques graneleros, por citar sólo - algunos.

Se podría resumir, que el gran desarrollo de The American Hull Insurance Syndicate ha sido principalmente por su política de continuidad en la Administración.

Existe un documento también muy importante que es conocido como el "Shipping Act." que da las normas internas de operación en el mar patrimonial y territorial de cada País, pero - las más importantes fueron hechas en Estados Unidos en la administración Reagan 1984.

2.2 SOCIEDADES CLASIFICADORAS.

Los gobiernos de diferentes países han visto la necesidad de establecer estándares mínimos de construcción en relación con los usos de los buques. A finales del siglo pasado, iniciándose en Londres, se crearon entidades denominadas registradoras; las que posteriormente se especializaron en los aspectos técnicos del diseño y construcción de los buques, alcanzando hoy un alto dominio de la tecnología lo que las califica para ser rectoras del control de calidad en la construcción naval del mundo.

Como respuesta a la iniciativa en Londres, se formaron en Nueva York, París, Hamburgo, Tokio, Moscú y otros lugares, - las entidades registradoras y clasificadoras más importantes del mundo, que son:

Lloyd's Register of Shipping	Inglaterra
American Bureau of Shipping	Estados Unidos
Bureau Veritas	Francia
Germanischer Lloyd	Alemania
Nippon Kaiji Kyokai	Japón
Register of Shipping of URSS	Rusia
Det Norske Veritas	Noruega

Las sociedades clasificadoras mencionadas tienen distribuido el mercado principalmente con los buques de la bandera de su país y después por área de influencia económica, - en este momento está influyendo en forma importante su capacidad técnica y administrativa para poder penetrar a otros mercados.

La diferencia en el caso de los peritos de las diferentes sociedades clasificadoras es muy relativo en términos generales el costo es muy parecido aproximadamente \$850 por visita anual y \$ 350 por visita adicional que cubre 3 horas o - fracción de tiempo extraordinario para el inspector.

Existen dos tipos de inspectores, el exclusivo y el no - exclusivo "Exclusive Surveyor" y "Non Surveyor", la diferencia es que uno es empleado de la sociedad clasificadora y - el otro trabaja por honorarios, pero los dos con las mismas reglas de clasificación.

La relación que tiene México con las diferentes sociedades clasificadoras es de que se les reconoce por el Gobierno Mexicano su calidad y capacidad para la participación en el desarrollo de conceptos, proyectos, construcción y permanencia en clase, con casi todas existe relación pero la más estrecha es con American Bureau Shipping (ABS) que es la -- norteamericana, principalmente por la cercanía territorial.

"ABS" es la sociedad clasificadora que mayor intervención ha tenido en el desarrollo de Proyectos de Construcción de Barcos en México, por ejemplo; los barcos graneleros de - - 22,000 TPM "Atlahua" y "Teoatl", que fueron los primeros -- barcos que se construyeron de este tipo en México.

Existe una sociedad clasificadora mexicana denominada -- "Reclamex" (Registradora y Clasificadora Mexicana) cuyo Director General es el Cap. Luis Jiménez Fernández. Se constituyó con el objeto de hacer clasificaciones a las embarcaciones de Bandera Mexicana principalmente basada en reglas avaladas y elaboradas conjuntamente con la sociedad clasificadora Francesa "Bureau Veritas".

Sin embargo actualmente todavía no es reconocida internacionalmente debido al volumen de toneladas de registro que maneja, ya que se tienen que manejar más de 2'000,000 de -- TRB.

El proceso para la construcción de un buque es el que a continuación describo:

- * Aprobación de planos de diseño y maquetas por la entidad de registro y clasificación escogida.
- * Aprobación del astillero y de los materiales a utilizar en la fabricación del casco y la maquinaria por la entidad registradora y clasificadora escogida.
- * Supervisión total de la construcción y pruebas por parte de la entidad registradora y clasificadora.

Una vez que se hayan cumplido los tres pasos antes mencionados para buques nuevos, se le extiende un certificado que acredita su clasificación máxima para el servicio a que se va a dedicar.

Los símbolos máximos de clasificación extendidos por las

siguientes:

<u>Entidad Clasificadora</u>	<u>Símbolo</u>
Lloyd's Register of Shipping	100A 1
American Bureau of Shipping	Cruz de Malta A-1
Bureau Veritas	1 3/3 E.Cruz de Malta
Germainsher Lloyd	Cruz de Malta 100-A-4
Nippon Kaiji Kyokai	NS*
Register of Shipping of URSS	Estrella p 4/1 C
Det Norske Veritas	Cruz de Malta 1A1

Cuando se trata de buques ya construidos que requieren -- ser clasificados, deben someter sus planos a consideración de la entidad registradora clasificadora escogida y subir el buque a dique para inspección total de todo casco, maquinaria y equipo. Si el buque pasa las inspecciones y pruebas, - la entidad podrá clasificarlos en un segundo nivel, es decir, quitándole el símbolo máximo.

La clasificación máxima se otorga a un barco cuando éste fue planeado, construido y supervisado por alguna de las sociedades clasificadoras reconocidas mundialmente, de acuerdo a los procesos señalados anteriormente.

La clasificación máxima sólo se puede otorgar cuando el - buque es nuevo y fueron revisados desde un principio planos, materiales, maquinaria y construcción, cada sociedad clasifi- cadora tiene su propia simbología para expresar la máxima -- clasificación. En el punto 2.2.1 menciono información adicio- nal sobre clasificación.

2.2.1 CLASIFICACION.

La clasificación de un buque significa que está con siderado apto para desarrollar operaciones de acuerdo con el uso asignado. Normalmente después del sím bolo de su clase, debe indicarse el servicio. Ejemplo: 100A-1 Carga General o 100-A-1 Petrolero. 10)

La clasificación que ostenta un buque al ser lanzado al agua y puesto en servicio es válido por un pe ríodo de cuatro años, siempre que su certificado de línea de carga muestre que se le ha inspeccionado - cada año a flote en relación con el estado de su ca sco y maquinaria y cada dos años en dique seco.

A medida que el buque se hace viejo, las inspecciones exigidas por cada período de cuatro años, son más estrictas. Es así como después de 12 años o del tercer período, se deberá efectuar una medición de espesores de las planchas y los escantillones o estructura interna y así sucesivamente cada período - se efectuará tal verificación y se deberán renovar las partes que estén por debajo del límite de desgaste fijado, que oscila entre un máximo de 20 a 30 por ciento de acuerdo a su ubicación en el buque y a los esfuerzos a que está sometido.

Es en consecuencia un aspecto técnico importante para los suscriptores, conocer el estado de clasificac--

- 10) APUNTES SOBRE LA CLASIFICACION DE BUQUES IMPARTIDA POR LA SOCIEDAD CLASIFICADORA NORUEGA DET NORSKE VERITAS. México, D.F. 1983.

ción de los buques que están bajo su portafolio.

3. OBJETO DEL CONTRATO.

El objeto del contrato de seguro está constituido por: el interés asegurable en general y el interés asegurable en particular.

Durante mucho tiempo, se ha considerado como objeto del seguro al bien mismo expuesto al riesgo; esta tradición se conserva a través de los años en la generalidad de los códigos y leyes, particularmente en nuestro Código de Comercio. Sin embargo, esto no constituye la totalidad del objeto del seguro, ya que existen otras consideraciones para estipular el seguro sobre un mismo bien, como es principalmente el valor económico independientemente de que se asegure o no. Por ejemplo; las mercancías, la tripulación, otros intereses que puedan existir en el barco pueden ser objeto de seguro, independientemente del valor del casco.

Así pues, el objeto está constituido por el interés que tiene el asegurado en el bien expuesto al riesgo; el interés que representa para el asegurado, esa parte alícuota es lo que comprende dicho objeto; cabe añadir, que faculta para asegurar no sólo a los propietarios, sino a todos los que tengan interés o responsabilidad en la conservación del bien, por ejemplo, el caso del Beneficiario Preferente.

El contrato procura satisfacer la eventual necesidad de reparar un daño, ocasionado por la realización de un evento donde cada uno genera necesidades distintas, se hace preciso concretarlas en cada caso particular. Para ello, el seguro -

de daños atiende a la determinación precisa del daño causado. La relación puede cubrir la posibilidad de una destrucción o eventualidad por la causa de un siniestro.

La profesión del asegurador es ejercida casi siempre -- por grandes sociedades o compañías. Con el fin de facilitar la tarea se han establecido modelos de contratos de seguros, imprimiendo en ellos las fórmulas que indican sus principales condiciones o como comúnmente se les dice, las condiciones generales. Esto sirve para dar constancia a los contratos de seguros y que se llaman pólizas.

En el Artículo 1º de la Ley sobre el Contrato de Seguros define éste de la siguiente manera: "por el contrato del seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad del Contrato". 1)

También menciona la Póliza como contrato de adhesión en su Artículo 19º: "Para fines de prueba, el contrato de seguro, así como sus adiciones y reformas, se hará constar por escrito. Ninguna otra prueba, salvo la confesional, será admisible para probar su existencia, así como la del hecho del conocimiento de la aceptación, a que se refiere la primera parte de la fracción I del Artículo 21º. 2)

De esta manera el único medio de prueba que la Ley menciona como eficaz para probar la existencia de un contrato

- 1) Ley sobre el Contrato de Seguro.
Código de Comercio y Leyes Complementarias.
Editorial Porrúa, S.A. México 1982.

de seguro, es la Póliza.

Como se mencionó anteriormente, el contrato se realiza a través de un documento llamado "Póliza". La Póliza es el documento constitutivo y probatorio del contrato, lo que está contenido en sus diferentes extremos de ella, forman las verdaderas cláusulas y condiciones contractuales. En la actualidad, la forma de la Póliza no está sometida a un modelo determinado por la Ley y por lo general se extienden ya impresos por las compañías aseguradoras, incluyendo las cláusulas más usuales de tal forma que basta llenar aquellas menciones que necesariamente varían en cada asegurado.

Los datos principales que contiene una póliza son:

* Nombre del Asegurado.

Quien hace el contrato con la compañía de seguros o a quien se tiene que facturar el documento.

* Domicilio del Asegurado.

Lugar en donde se encuentra físicamente el riesgo o lugar de cobro.

* Nombre de la embarcación.

Para poder identificar plenamente en cuanto a sus características y en el momento de la inspección física.

* Año de construcción.

Fecha en la que se terminó de construir el barco, ya que en algunas ocasiones se presenta el caso de que un barco se empieza a construir pero no se termina, ya sea por falta de presupuesto o materiales o cual-

quier otra causa y posteriormente, se vuelve a continuar con la construcción y la fecha de terminación se rá considerada como el año de construcción.

* Tonelaje Bruto °

* Tonelaje Neto °

* Eslora °

* Manga °

* Puntal °

* Calado °

* Tipo de Cobertura.

Existen dos tipos de coberturas, a las que normalmente se conoce como cobertura completa que incluye la pérdida total, avería particular y general y gastos de salvamento; y la limitada que sólo cubre la pérdida total y gastos de salvamento.

* Suma asegurada.

Este es uno de los puntos más delicados en el Seguro de Cascos Embarcaciones, ya que existen como en los demás seguros de daños dos tipos de Suma Asegurada, - que son: valor real y valor de reposición.

Valor real: Es el valor de un bien nuevo menos la de depreciación que ha sufrido al momento de la valuación.

Valor de reposición: Es lo que costaría comprar un bien en este momento sin aplicar la depreciación.

* Vigencia.

Este seguro estará vigente desde las 24 horas del día "x" y terminará a las 24 horas del días "y" considerando como vigencia un año.

°Mencionados en el Capítulo I.

* **Beneficiario Preferente.**

Esta cláusula que se inserta en la póliza indica si existe un gravamen de un barco: a quién se le deberá pagar en caso de un siniestro hasta por el interés -- que le corresponda a la institución bancaria o al -- acreedor del bien.

4. **TIPOS DE SEGUROS.**

Existen diferentes tipos de seguros marítimos, como son:

* **SEGURO DE BUQUES O SEGURO DE CASCOS.**

Este tipo de seguro cubre el interés sobre la substancia misma. Como el buque en el conjunto de sus elementos constituye una universalidad de cosas, es obvio que la ley permita asegurar separadamente casco, aparejo, máquina, víveres, combustibles y demás accesorios que constituyen el armamento, como pertrechos de guerra, artillería, es decir, se incluye el casco propiamente dicho.

* **SEGURO DEL FLETE.**

El flete es la cantidad que paga el dueño de la mercancía al armador del Barco para que ésta pueda ser transportada. El Seguro del Flete es el que protege al dueño del barco por los fletes que no sean pagados porque la mercancía no llegó a su destino.

El Seguro del flete puede ser bruto o neto. El primero comprende la totalidad de la suma a pagar al fletante; el segundo consiste en aquella suma que resta al fletante en concepto de ganancia, después de descontar del flete los gastos de industria y transporte.

* SEGURO SOBRE MERCANCIAS.

Es el objeto de un fletante, pudiendo ser sobre nave designada o sobre nave sin determinarse. El primero expresa la nave en que deberían de viajar las mercancías; el segundo llamado en la práctica seguro "Quo-Vis", la mercancía podrá viajar por virtud del contrato en cualquier barco.

Este puede incluir una cobertura de beneficios esperados donde se le retribuirá la pérdida del costo de -- las mercancías y el perjuicio que haya tenido por haber dejado de ganar al no poder vender la mercancía -- en el lugar del destino.

* POLIZA ABIERTA.

Conocida comúnmente con este nombre, es un contrato a base de mutua confianza y buena fe que celebran el -- asegurado y la compañía para obligarse. La Compañía se obliga a cubrir todos los embarques con o sin aviso anticipado y el asegurado a comunicar a la Compañía todos sus embarques en el momento de tener conocimiento de ellos.

5. OBLIGACIONES DE LAS PARTES EN EL CONTRATO DE SEGUROS.

5.1 OBLIGACIONES DEL ASEGURADO.

El asegurado está obligado, por la naturaleza misma del contrato de seguros, a dos obligaciones principales: primero, debe pagar la prima y segundo, cuidar de los bienes -- asegurados y facilitar determinados datos a la empresa aseguradora, tratando de ser lo más exacto posible.

Si infringe cualquiera de estas obligaciones; primero por la falta de pago de prima, habría cancelación de la póliza; y en el segundo caso, incurriría en "reticencia" o de claración inexacta.

El asegurado debe pagar al asegurador el precio del seguro o prima, ya que esta es la remuneración o recompensa del servicio que el asegurador presta al asegurado, encargándose de los riesgos y dándole seguridad.

El Art. 31° de la Ley sobre el Contrato del Seguro - nos dice: "El contratante del seguro estará obligado a pagar la prima en su domicilio, si no hay estipulación expresa en contrario". 3)

La prima es correlativa con los riesgos; el monto de la prima proporcional a los riesgos que tienen los bienes - asegurados siendo tanto más elevado cuanto mayores son los riesgos.

El Artículo 8avo. de la Ley sobre el Contrato de Seguro nos dice: "El proponente estará obligado a declarar - por escrito a la empresa aseguradora de acuerdo con el - - cuestionario relativo, todos los hechos importantes para - la apreciación del riesgo que puedan influir en las condiciones convenidas, tales como los conozca o deba conocer en el momento de la celebración del Contrato". 4)

El Artículo 47 de la misma Ley, se refiere a las -- consecuencias que el incumplimiento de dichas obligaciones por parte del asegurado, pudiera acarrear.

3) IDEM

4) IDEM

5.2 OBLIGACIONES DEL ASEGURADOR.

El asegurador está obligado esencialmente a dos aspectos. El primero, deberá entregar al asegurado el contrato de seguro, así como, sus adiciones y reformas por escrito, (Art.19° ISCS); y el segundo, de pagar al asegurado en caso de siniestro, una indemnización, es decir, una cantidad de dinero correspondiente a las pérdidas pecuniarias sufridas por éste.

Art. 20° de la Ley del Contrato sobre el Seguro nos expresa lo siguiente: "La empresa aseguradora estará obligada a entregar al contratante del seguro una póliza en la que consten los derechos y obligaciones de las partes. La póliza deberá contener:

- I. Los nombres, domicilios de los contratantes y -- firma de la empresa aseguradora;
- II. La designación del bien o de la persona asegurada;
- III. La naturaleza de los riesgos garantizados;
- IV. El momento a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de esta garantía;
- V. El monto de la garantía;
- VI. La cuota o prima del seguro;
- VII. Las demás cláusulas que deban figurar en la póliza de acuerdo con las disposiciones legales, así como, las convenidas lícitamente por los contratantes. 5)

El seguro marítimo es de carácter formal y solemne. En la actualidad, con el documento constitutivo (Póliza) se definen claramente las diferentes cláusulas y condiciones contractuales prevaleciendo clausulados en idioma inglés - debido a una práctica de entendimiento internacional.

Se puede reconocer a la Póliza como un verdadero título de crédito con las características de ser un título causal y un título impropio para la circulación.

El seguro tiene por fin, reparar las pérdidas sufridas por el asegurado tanto en daños materiales como en desembolsos ocasionados por los bienes amparados.

El asegurador es la persona que asume el riesgo. Este se obliga a pagar hasta la suma asegurada, si el riesgo -- asegurado causa daño o pérdida. Las circunstancias en que está obligado a pagar se determinarán por la póliza que in corpora al contrato del seguro. El principal evento contra el que una póliza marítima pretende proteger al asegurado es la pérdida por los daños ocurridos por los peligros del mar o de la navegación.

Normalmente, la prima es fijada por las compañías aseguradoras, las cuales aplican a los asegurados sus tarifas - especiales. Ordinariamente, no existen diferencias notables entre las tarifas de las diferentes compañías, por -- que el Mercado Internacional del Seguro ha originado una - concurrencia entre los aseguradores que trae como consecuencia la creciente uniformidad de primas. (En el Capítulo IV se amplían estos conceptos).

Actualmente para establecer sus tarifas, se reúnen funcionarios técnicos de todas las Compañías de Seguros, de -

la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros (C.N.B.S.) y de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (A.M.I.S.), quienes designan un comité que se encargará del análisis y determinación del porcentaje máximo de comisión para cada uno de los ramos. Los acuerdos de este comité son de observancia obligatoria para todas las Compañías Aseguradoras (aunque no hayan tenido un representante en el Comité). El porcentaje así determinado es presentado a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para su autorización y - una vez autorizado se utiliza para recargar la tarifa básica, obtenida con experiencia extranjera.

Para la Aseguradora, el costo de operación depende de - los contratos de Reaseguro que haya celebrado, de su experiencia de siniestralidad y de la eficiencia administrativa, que logre, siendo el primero de estos elementos el más fuerte.

Cuando los gastos de operación de una o más Aseguradoras no logran ser cubiertas por las primas cobradas, puede solicitar ante la AMIS, que se inicie un proceso de revisión del porcentaje máximo mencionado.

En el siguiente capítulo, se mencionarán los riesgos a que se encuentran expuestos los buques y los casos de averías en que el asegurador está obligado a cubrir por medio de una indemnización, así como, las coberturas correspondientes.

CAPITULO III

RIESGOS Y COBERTURAS EN EL SEGURO MARITIMO

1. RIESGOS EN GENERAL.

La idea general de riesgo supone la existencia de -- una situación en la que sea posible la realización de un acontecimiento dañoso.

El riesgo consiste en la posibilidad de que se produzca un siniestro, o sea la incertidumbre del acontecimiento de una contingencia desfavorable. El seguro puede cubrir este riesgo durante un periodo determinado. Los siniestros ocurridos fuera del límite señalado no generan responsabilidad para el asegurador.

La influencia que la relación de lugar o espacio tiene en la delimitación del riesgo, se aplica ya que el -- asegurador sólo asume responsabilidad cuando el evento dañoso se realiza en un lugar determinado. En el caso del -- seguro marítimo, no se aplica de una manera rígida, ya que el movimiento inherente a la navegación no permite en -- la mayoría de los casos, vincular el riesgo a un lugar o espacio determinado, por amplio que éste sea.

Los riesgos cubiertos por el seguro marítimo son -- aquéllos denominados "Riesgos de Navegación".

Muchas veces el mar no es más que el medio natural en que el siniestro se origina por causas totalmente ajenas a su acción, debidas al hecho del hombre, o al caso fortuito.

Este principio de que el Seguro Marítimo cubre los riesgos de la Navegación, tomado en sentido estricto, podría formularse sencillamente de este modo: del Seguro Marítimo quedan excluidos los riesgos terrestres; pero prácticamente el alcance del principio no coincide con los términos del enunciado; unas veces en razón de la navegación mixta (marítima-fluvial), que se ven obligados a efectuar los buques; por ejemplo las embarcaciones de Pemex en el Río -- Coatzacoalcos que desembocan en el Golfo de México y otras -- en consideración a ciertas operaciones principalmente carga y descarga, que vienen a ser como un preliminar o continuación del viaje o transporte marítimo y finalmente a causa de la naturaleza y destino especial común de todos los buques.

En la actualidad, el Seguro Marítimo cubre en todos los países una serie de riesgos que por su propia naturaleza -- deberían ser cubiertos por un seguro terrestre. Cabe destacar los más importantes:

- * La frecuencia con que los buques se ven obligados a navegar por aguas interiores ha hecho que el Seguro marítimo extienda su garantía a aquellos riesgos que puedan amenazar al interés asegurado durante esa navegación, por vías o canales navegables.

Además, cuando se trata de seguro de facultades, es frecuente que las mercancías aseguradas hayan de ser objeto de un seguro terrestre accesorio, bien para llegar al puerto de embarque, bien después de su des-

carga para llegar al punto de su destino. Aunque en realidad a este doble transporte deben corresponder - dos seguros distintos y separados: Terrestre y Marítimo, las compañías de seguro marítimo, para evitar complicaciones y dar facilidades al asegurado, suelen -- aceptar cubrir también los riesgos correspondientes - al transporte terrestre, considerando como preliminar o consecuencia de la navegación misma. Esta circunstancia no hace cambiar la naturaleza del seguro marítimo ni lo convierte en un seguro mixto o combinado.

- * Si a consecuencia de un naufragio, avería u otro accidente de mar se desembarcan temporalmente las mercancías aseguradas en un punto intermedio a la ruta a seguir, se entiende que el dueño de éste soporta los -- riesgos terrestres. En este supuesto, debe admitirse que el seguro siempre cubre tales riesgos, aunque no se haya pactado así en la póliza, pues aunque son de naturaleza terrestre, son consecuencia de un sinies--tro marítimo.

- * También los buques que se pueden hallar expuestos en ocasiones a riesgos que no pueden considerarse propiamente de la navegación; así ocurre con los barcos fondeados y temporalmente retirados de la navegación. Sin embargo, también estos riesgos son cubiertos normalmente por las pólizas del Seguro Marítimo sobre -- cascos.

- * Con más dificultad podría tropezar la extensión del - seguro marítimo a los riesgos que amenacen a un navío durante el período de construcción.

Los riesgos considerados en la póliza que, salvo pacto en contrario, cubre todo seguro marítimo, es decir, - aquéllos que alcanzan la responsabilidad del asegurado aun que no se enlisten concreta e individualmente en el contrato, son los denominados fortuitos o causales, lo mismo si son debidos a la acción de los elementos naturales, -- al hecho de terceras personas, al interés que se asegura ó extrañas al servicio del buque o del asegurado.

1.1 FACTORES QUE DETERMINAN LOS RIESGOS EN CASCOS DE EMBARCACIONES.

Los factores más importantes son los que a continuación se mencionan:

1.1.1 EL TIPO DE EMBARCACION.

Se puede agrupar la gran variedad de embarcaciones en determinadas categorías, - que se distinguen entre sí.

El tipo de embarcación es un factor determinante en cuanto a los riesgos que se presentan. Entre los más importantes se pueden enunciar:

- * Buques de Pasajeros.
- * Buques Mixtos (tanto de pasajeros como de carga).
- * Buques de Carga.
- * Pesqueros.
- * Yates.
- * Remolcadores.
- * Transbordadores.
- * Dragas, grúas flotantes y demás unidades para trabajos especiales.
- * Buques- Tanque.

1.1.2 CARACTERISTICAS DE LAS EMBARCACIONES.

El tamaño de una embarcación es un factor importante para clasificar y suele expresarse en toneladas de Registro Bruto, como ya se mencionó en el Capítulo I. Otro factor importante consiste en saber si las embarcaciones cuentan con propulsión propia (como son motonaves, vapores, motoveleros, veleros y los más modernos buques nucleares).

1.1.3 ZONA DE NAVEGACION DEL BUQUE.

Es obvio que un buque que se limita a navegar en una zona determinada no presenta el mismo riesgo que un buque que navega por todo el mundo. Por consiguiente, es esencial fijar ciertos límites de navegación dentro de los cuales rigen las condiciones del seguro.

Los viajes más allá de los límites de navegación pueden excluirse del todo o mantenerse cubiertos mediante primas a convenir.

1.1.4 EL ARMADOR Y LA GERENCIA.

El propietario, quien en el caso del seguro de cascos es el Armador y la Gerencia del buque o la flota a que éste pertenece son elementos básicos para la evaluación del riesgo subjetivo (riesgo moral).

Para evaluar el riesgo moral se consideran los siguientes aspectos:

* Los antecedentes del Armador

- * Si se ha cambiado de Compañías de Seguro o no.
- * El récord de captura en base a las bitacoras de cubierta.
- * El mantenimiento de las embarcaciones, basándose en los certificados de inspección y avalúo que practican anualmente los inspectores independientes.
- * El récord de siniestridad del armador.
- * La solvencia moral a través de sus inversiones bancarias.

En el seguro de cascos, el bien asegurado es tá perfectamente al alcance del armador, - - quien no sólo puede ejercer un control sobre su buque, sino que selecciona personalmente a la gente a quien confía sus bienes. Es el Gerente o el armador quien controla al Capitán y quien decide la forma en que operará - su buque, por cuáles rutas navegará, qué tipo de carga transportará, que calidad de oficiales y tripulación manejará el buque, etc.

Estos son algunos de los riesgos que se destacan por su importancia económica y por las dificultades que en algunos casos plantean.

En atención a estas circunstancias se describirán las - coberturas, que son un factor predeterminante y principal para la evaluación y apreciación de los riesgos a cargo -- del asegurador.

Los principales riesgos, coberturas y exclusiones que - existen y se utilizan en el mercado mexicano son:

- * Averías y Cargos de Salvamento.
- * Pérdida Total.

- * Riesgos de Navegación.
- * Protección e Indemnización (PandI).
- * Exclusiones a la Póliza Básica.

2. AVERIAS Y CARGOS DE SALVAMENTO.

2.1 AVERIA PARTICULAR.

Son averías simples o particulares, por regla general todos los gastos y perjuicios causados en el buque y en su cargamento, que hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los interesados en el buque y su carga. Es decir, aquéllo que únicamente alcanza al bien dañado -- por causa o accidente eventual, anormal o fortuito, como tal, imprevisto e inevitable. Esta avería difiere de la gruesa por su carácter de limitación al objeto que sufre el daño, sin intervenir para nada la voluntad del hombre para producirla.

La avería particular será todo aquel daño que sufra el buque asegurado que no llegue a ser considerado como Pérdida Total.

Los conceptos quedan delimitados ya que, si por un lado, se está cubriendo la contribución a la avería gruesa, pero no se cubre la avería particular, el daño parcial resentido por el casco no se indemnizará. La avería particular debe obedecer directamente a uno de los riesgos cubiertos.

Los daños materiales que sufra el buque y que se determine como Avería Particular deben ser a consecuencia directa de: la furia de los elementos, explosión y rayo, varada, hundimiento, incendio, colisión del buque, maniobras de -- carga, transbordo, descarga o aprovisionamiento, rotura, -- descompostura mecánica, falta de resistencia o desgaste natural en cualquier parte del buque, baratería del capitán o de la tripulación y responsabilidad civil del naviero -- por abordaje.

2.2 AVERIA GRUESA O GENERAL.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo define en su artículo 256 como avería gruesa o común: "Todo daño o gasto extraordinario, ocasionado deliberada y directamente por actos del capitán al buque o a su cargamento para salvarlos de un riesgo conocido y real".

El derecho Marítimo Internacional reconoce el mismo concepto y éste se ha adoptado en la Convención -- que tradicionalmente conocemos como "Reglas de York y Amberes".

Como se ve, el acto de avería común consiste en efectuar un sacrificio, un gasto o un arriesgamiento extraordinario cometido deliberadamente y ajustado oportunamente con el fin de salvar la expedición marítima de un peligro conocido e inminente de pérdida que pueda poner en peligro a la comunidad de intereses comprometidos en dicha expedición.

En la aventura marítima están comprometidos muchos intereses de diferentes propietarios a saber: el buque y sus pertenencias, el flete y la carga.

Cuando el peligro de mar se presenta y amenaza con que se pierdan tanto el casco como la carga, el capitán de la embarcación sopesa ante sí mismo o ante el consejo de oficiales, la necesidad de realizar gastos extraordinarios con el fin de preservar los intereses comprometidos en la aventura.

Cuando el capitán decide realizar los gastos tendientes a disminuir el daño a los intereses o evitar que éstos se pierdan, existe un acto que se conoce como "declaración de avería gruesa".

Esta declaración implica que todos los gastos - que se realicen tendientes, como ya mencioné, a evitar que el daño aumente o que los intereses se pierdan, serán sufragos en proporción, por regla general, entre el casco, la carga y el flete.

Los factores esenciales de la avería gruesa son:

- * El peligro debe ser real e inminente.
- * El acto de avería general debe ser voluntario e intencional.
- * El sacrificio debe ser prudente y los gastos razonables.
- * Las pérdidas deben ser extraordinarias en naturaleza.
- * La aventura debe ser salvada.

La Ley de práctica en el ajuste de avería gruesa o general varían hasta cierto punto. En el año de 1890 se adoptaron las Reglas de York-Amberes. Estas reglas nunca tuvieron la fuerza de la Ley. En 1924 fueron complementadas y enmendadas.

En 1949, se promulgó una tercera versión, conoci-

da como "Reglas de York-Amberes 1950", Más tarde se nombró una comisión para estudiar posibles modificaciones a estas Reglas.

Finalmente, se convocó a una conferencia plenaria del Comité Marítimo Internacional en Hamburgo, en abril de 1974 en la cual, después de largos debates, se aprobó el texto de las Reglas de York-Amberes de 1974.

Reglas de Interpretación.- En el ajuste de averías gruesas se aplicarán diferentes reglas alfabéticas y numéricas, con exclusión de cualquier ley o práctica incompatible con dichas reglas.

A título enunciativo son las siguientes:

REGLA A.- Existe un acto de avería gruesa cuando solamente, intencional o razonablemente se contraiga o haga un sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común marítimo.

REGLA B.- Los sacrificios y gastos de avería gruesa serán soportados por los diversos intereses contribuyentes.

REGLA C.- Solamente serán admitidos en avería gruesa aquellos daños, pérdidas o gastos que sean a consecuencia directa a ésta.

REGLA D.- La obligación de contribuir a la avería gruesa no se altera aunque el hecho que motivó el sacrificio o gastos se atribuyera a una de las partes interesadas.

REGLA E.- La prueba de que una pérdida o gastos puedan ser admitidos en avería incumbe a la parte que reclame tal admisión.

REGLA F.- Cualquier gasto adicional hecho en sustitución de otro, que hubiera sido aceptado en avería gruesa, será considerado como tal.

REGLA G.- La liquidación de avería gruesa se establece rá, tanto por la estimación de las pérdidas, como por la contribución con arreglo a los valores existentes en la fecha y lugar donde termina la expedición.

REGLAS NUMERICAS.

- I. Echazón de mercancías.
- II. Daños causados por echazón y sacrificio por la seguridad común.
- III. Extinción de fuego a bordo.
- IV. Corte de restos.
- V. Encallamiento voluntario.
- VI. Remuneración por salvamento.
- VII. Daños a las máquinas y a las calderas.
- VIII. Gastos de alijo de un buque encallado y gastos consecuentes.
- IX. Objeto del buque y provisiones quemadas como com---bustible.
- X. Gastos en puerto de arribada.
- XI. Salarios y manutención de los tripulantes y otros gastos inherentes para conseguir estadía en algún puerto.
- XII. Daños causados al cargamento en el alijo.

- XIII. Deducciones del costo de las reparaciones.
- XIV. Reparaciones provisionales.
- XV. Pérdida de flete.
- XVI. Importe que se abonará por pérdidas o averías de carga sacrificada.
- XVII. Valores contribuyentes.
- XVIII. Daños al Buque.
- XIX. Cargamento equivocadamente declarado o sin declarar.
- XX. Adelanto de fondos.
- XXI. Intereses sobre las pérdidas admitidas en avería gruesa.
- XXII. Tratamiento del depósito en efectivo.

2.3 CONTRIBUCION EN LOS CARGOS DE SALVAMENTO O DE AUXILIO.

Si la nave objeto del seguro se encuentra ante el peligro de perderse, de dañarse o de que los daños ya sufridos se vean aumentados, debe recurrir a la solicitud de auxilio.

El salvamento propiamente dicho se presenta cuando la nave se encuentra en un peligro inminente y requiere la ayuda de otros, ya sean navíos o instalaciones de tierra, para evitar que el peligro culmine con la destrucción o desaparición de la nave en peligro o con el aumento de los daños que ya ha sufrido.

El tercero actúa en la medida de sus posibilidades, tratando de prestar auxilio a la embarcación en peligro y logre o no que esta se salve, tiene el derecho

a una remuneración por los trabajos que realizó y los pe
ligros que corrió para prestar la ayuda o el auxilio.

Cuando los bienes de una embarcación o ella misma se encuentren irremisiblemente perdidos y éstos sean rescatados por otra embarcación o por una empresa de tierra, se le conoce con el nombre de salvataje.

El derecho marítimo, en algunos casos local y - en otros internacional, reconoce el derecho a una indemnización a quien realizó el acto antes mencionado.

En caso de naufragio, el derecho de propiedad no se extingue por el acto mismo de dicho naufragio, sino - que aún en el lecho del mar o flotando sobre las aguas, los objetos que hayan subsistido al accidente de mar si guen siendo propiedad de quien originalmente la detentaba.

De acuerdo a las coberturas básicas de la póliza de cascos, la obligación del asegurador será cubrir o indemnizar los gastos de salvamento.

Por lo que respecta al salvataje, si la empresa aseguradora indemnizó por el valor real de los bienes pe
ridos, adquirió el derecho de propiedad sobre los mismos; por ello, en caso de que éstos sean recuperados una vez que se consideraban perdidos, podrá optar por dejarlos - en poder de quien los rescató o bien pagar por su "salva
taje" para proceder posteriormente a su adquisición, en cuyo caso se vería resarcido o recuperado del daño pagado en la medida de la diferencia que existiera entre el valor de venta que obtiene de los bienes y lo que hubiera pagado por el "Salvataje".

3. PERDIDA TOTAL.

Esta se puede dividir en dos: Pérdida total real o pérdida total implícita y constructiva.

3.1 PERDIDA TOTAL REAL.

Cuando un buque sufre daños que lo destruyen totalmente, ya sea que se hunda, se incendie o se destruye al chocar o al encallar, nos encontramos frente a una pérdida total real. Desde luego, el caso clásico es el naufragio de la nave.

3.2 PERDIDA TOTAL IMPLICITA O CONSTRUCTIVA.

Cuando los daños y su reparación asciendan a más del setenta y cinco por ciento del valor convenido de la nave, se considerará que existe una pérdida total -- constructiva y por ello operará el cumplimiento del -- contrato, recibiendo el tomador del seguro el valor comercial del buque, si ese fue el valor que se asignó en el contrato.

4. RIESGOS DE NAVEGACION.

Tradicionalmente, el derecho marítimo ha reconocido como fortuna de mar el casco, los aparejos, los avituallamientos y las demás pertenencias y accesorios de un buque.

Riesgos de Navegación es el nombre con el que se conoce a la cobertura cuando el buque está en operación, o sea navegando.

El contrato de seguro comprende básicamente la cobertura a los riesgos de daño y pérdida que amenacen a todos aquellos bienes que integren la fortuna de mar. Cabe mencionar que hay otros tipos de riesgos susceptibles de cubrirse pero será mediante otro tipo de convenio o endosos (modificación de alguna condición a la póliza básica).

Por lo general no se encuentra una descripción muy exacta de las partes que integran el buque, pero sí existe la división precisa entre el casco, la maquinaria y los accesorios, asignándoles un valor por separado a cada parte.

4.1 RIESGOS EN PUERTO.

Es el nombre con el que se conoce a la cobertura cuando el buque está amarrado, atracado o anclado en el puerto.

Se utiliza para amparar buques que operan en aguas interiores o atracados en muelles y que eventualmente los mueven para llevarlos a dique, pero nunca salen a mar abierto.

4.2 RIESGOS BASICOS.

En forma precisa, en el contrato de seguros, se encuentran especificados los riesgos fundamentales que están

cubiertos por la póliza a consecuencia de los daños materiales que resiente el barco por:

- * Furia de Elementos.- Los cuatro elementos que tradicionalmente componen el universo, son reconocidos como: agua, tierra, aire y fuego. Si el elemento aire, en cualquiera de sus variantes causa daños a la embarcación, dichos daños serán resarcidos; igualmente se aplicará a los demás.
- * Explosión.- Debe entenderse que la explosión sobrevendrá del barco mismo o de su maquinaria y la duda quedará en el caso de que la explosión sobrevenga de elementos que siendo susceptibles de explotar y causar daño, hayan sido expuestos a bordo.
- * Rayo.- Toda vez que el rayo pueda afectar al buque al caer sobre el mismo. Sin embargo, al caer aledaño a él, los daños sí serán resarcidos, aún cuando el rayo al caer causare daños indirectos al barco.
- * Colisión.- Consiste en que el buque asegurado cause daños a un objeto fijo y sufra daños a consecuencia de dicha colisión; o también, que el buque asegurado cause daño a otro objeto en movimiento, ya sea barco o implemento marítimo.

- * **Varada.-** Es sinónimo de encallamiento y éste se define como que el barco quede atorado en la -- arena sin poder salir de ella; independientemente de la causa que dé origen a tal circunstancia, ya sea por acción directa de los elementos de la naturaleza o un error de la navegación o una falta de visibilidad o por una falla mecánica, aunque en este último caso no cubrirá los - gastos erogados por la compostura mecánica.

- * **Hundimiento.-** Toda embarcación destinada a flotar y deslizarse sobre las aguas se compone de dos partes: la primera es la obra viva, la cual se encuentra en contacto con el agua; y la segunda es la obra muerta, que sobresale del nivel del agua.

Para efectos de la navegación y del seguro, la embarcación se habrá hundido o zozobrado cuando la obra muerta o una mayor parte de ella quede inmersa dentro de las aguas.

Dentro de las coberturas de la póliza básica - se contempla el hundimiento, pero únicamente - cuando éste tiene su origen en un accidente de mar o bien cuando el hundimiento obedezca a la acción directa de la furia de los elementos.

- * **Incendio.-** El incendio debe obedecer a consecuencia de riesgos previstos. Se deberán resarcir los daños materiales causados directamente a los bienes descritos.

- * Maniobras de Carga.- El casco en su integridad física puede verse afectado por las maniobras de carga que se estén realizando sobre él. Los daños que sufra el casco a consecuencia directa de dichas maniobras de carga se encuentran cubiertas y serán indemnizadas.

También están incluidos los riesgos por maniobras de transbordo, de descarga y de aprovisionamiento.

Los aspectos anteriores describieron los daños a cubrir por consecuencia directa de los riesgos previstos. A continuación, se especifican los daños indirectos a consecuencia de los riesgos que comenté.

- * Rotura de Maquinaria.- Al presentarse la rotura mecánica, ésta puede dar lugar o cabida a muy diversos daños; únicamente se cubrirán los que específicamente estén descritos en los puntos anteriores.

Esto no implica que en todas las circunstancias el asegurador haya perdido el derecho a limitar su indemnización a los daños directos y que por ello deba cubrir, por costumbre, los daños indirectos.

Es frecuente encontrarse con que el daño, consecuencia de la rotura mecánica fue de tal magnitud que es imposible precisar dónde principió y dónde terminó dicha rotura mecánica y por ello ha-

brán de indemnizarse el total de daños y gastos.

Dentro de este apartado, se encuentran en el mismo caso: la descompostura mecánica, falta de resistencia de cualquier parte del buque, desgaste natural de cualquier parte del buque y pérdidas a consecuencia del daño que en su interior sufra el motor de propulsión del buque.

- * Gastos de Revisión de Fondos.- Cuando ésta sea aconsejable después de una varada. Es necesario establecer la diferencia entre los tipos de varada que puede sufrir un barco. Puede ser accidental, por consecuencia de una descompostura del buque ó intencional, obedeciendo a necesidades del armador por mantenimiento y reparación de la obra viva del casco.

La varada de un buque, ya sea del tipo accidental o intencional, puede no causar daños visibles al casco y será el armador quien decida sobre la necesidad de reparar inmediatamente. Los gastos que impliquen por la revisión de los fondos serán a cargo del asegurador.

4.3 OTROS RIESGOS A CUBRIR.

Echazón.- Es el lanzamiento de carga al agua. La echazón sobreviene cuando al encontrarse el buque ante un peligro inminente, es necesario aligerar el barco ya sea para adrizarlo, para aligerarlo manteniendolo a flote, para desencallararlo, para no forzar las máquinas, etc.

- * La cobertura de echazón es un acto voluntario del capitán o justamente considerando como riesgo fortuito, ya que su finalidad es la de evitar un daño mayor.
- * Guerra y enemigos.- Se refiere a los daños y pérdidas por los peligros de guerra, causados por ataques por un enemigo en tiempo de guerra entre dos poderes reconocidos.
- * Piratas.- Se define y reconoce como piratas a las personas que están merodeando por los mares sin reconocer ninguna bandera y despojando a los que puedan. Este término incluye a los pasajeros que se amotinen, a los alborotadores que ataquen desde tierra al buque y a los bucaneros que recorran los mares saqueando.

El riesgo de piratas ha tendido a desaparecer, por la vigilancia de las guardias costeras, que dependen de la Secretaría de Marina.

En los últimos 50 años he tenido conocimiento de un solo caso, que fue el del Barco Camaronero "Calisurenño III", cerca de la Bahía Quino; como a las 4:00 A.M. cuatro individuos llegaron en una lancha y abordaron la embarcación, golpeando y amenazando con armas a los tripulantes; dieron muerte al motorista, hundieron la embarcación y se apoderaron de la carga. A nivel internacional los casos de piratería también han ido -- disminuyendo considerablemente.

Cabe mencionar la diferencia que existe entre los Piratas y los Corsarios los primeros son marinos que -- asaltan embarcaciones para apoderarse de sus pertenencias en beneficio propio y los corsarios son marinos

autorizados ("Patente de Corso") por su gobierno (Monarcas y Reyes) para asaltar a embarcaciones de países enemigos apoderarse de sus pertenencias en beneficio de aquel.

La cobertura de Piratas y Corsarios está excluida pero puede ser cubierta bajo convenio expreso en la póliza bajo la cobertura de guerra.

* Baratería Se define como cualquier acto de mala conducta, cometida por el capitán o su tripulación en deterioro del armador o arrendador del buque. Esto no debe ser con la tolerancia del armador. La negligencia no es baratería ésta debe ser un acto deliberado. Incendiar el buque, echarlo a pique, encallarlo voluntariamente y saquearlo son ejemplos de baratería.

La mala conducta de parte del asegurado como armador no es baratería. Un capitán que es parcialmente dueño del buque puede cometer baratería contra su socio, pero solamente con respecto a sus acciones en el buque.

5. PROTECCION E INDEMNIZACION (PANDI).

El seguro de Protección e Indemnización, conocido comúnmente como Seguro de PandI (Protection and Indemnity), es un tipo de seguro que cubre la responsabilidad legal del naviero derivada del ejercicio de la navegación.

Es una cobertura muy amplia que generalmente no es amparada por las compañías de seguros; sino por mutualidades especializadas y que están destinadas a proteger la responsabilidad del naviero.

Los reglamentos internacionales y leyes de los países - establecen la responsabilidad de los dueños o capitanes de embarcaciones de cualquier clase incorporadas al transporte marítimo, que deben garantizar ante las autoridades mediante depósitos de garantía en dinero, o mediante la contratación de una póliza de seguros en compañías debidamente autorizadas.

Esta cobertura comprende:

- * Responsabilidad civil por daños a terceros en sus personas.
- * Responsabilidad civil por daños a bienes de terceros.
- * Responsabilidad sobre el transporte de mercancías.
- * Responsabilidad de daños a instalaciones portuarias y estructuras similares.
- * Remoción de los restos de un naufragio.
- * Costos y gastos judiciales
- * Responsabilidad sobre infracciones de las reglamentaciones portuarias y aduanales.
- * Gastos incurridos bajo reglamentos colectivos o convenio especial con respecto a la pérdida de vidas, daños personales o enfermedades de la tripulación.- La asociación indemnizará al naviero con respecto a los gastos incurrido por: hospital, médico, gastos funerarios de la tripulación a bordo del buque; de acuerdo a lo establecido a la Ley o a los arreglos colectivos. Incluye gastos de repatriación en caso necesario.
- * Gastos de Repatriación de la Tripulación.- Los navieros pueden recobrar gastos de repatriación de cualquier miembro, siempre y cuando sean a consecuencia de obligaciones estatutarias derivadas de la pérdida del buque o naufragio, o por enfermedad o lesión; y no serán recuperables por despido, consentimiento mutuo o venta del buque.
- * Gastos de Sustitución de la Tripulación.- El naviero

puede recuperar estos gastos cuando necesariamente en vía a cualquier parte del mundo a cualquier capitán o marinero muerto a bordo o como consecuencia de una enfermedad, lesión, deserción, etc., siendo necesario reemplazarlo.

- * Pérdidas de Operación.- El naviero puede recuperar -- los gastos hechos a capitanes o tripulantes con respecto a las pérdidas de sus operaciones por peligros de marineros bajo "The National Maritime Board Arguments", algo similar proporcionado por los directores de la Asociación y bajo obligación establecida por la Ley.
- * Gastos de Marineros o Zozobra.- El naviero puede recuperar los gastos incurridos o que han sido cargados a él bajo obligaciones establecidas por la Ley para el auxilio de zozobra de maniobras.
- * Gastos de Puerto.- Para desembarcar un miembro de la tripulación enfermo, lesionado o lastimado, sólo podrá recuperar los gastos de desembarco y de acuerdo al arreglo que haya habido en la póliza; también será recuperable el costo del tratamiento necesario para la enfermedad, el combustible, seguro, sostén y provisiones incurridas para el propósito o mientras espera un sustituto de dicha persona.
- * Salvamentos de Vidas.- El naviero puede recuperar -- cualquier gasto para Salvamento de Vidas.
- * Riesgos de Colisión.- En este tipo de riesgos se suscribe una cuarta parte de la responsabilidad del naviero.
- * Objetos Fijos y Flotantes.- El naviero puede recuperar los gastos por indemnización con respecto a la pérdida o daño ocasionado en cualquier puerto, dique,

malecón o cualquier cosa fija o movable.

- * Daños a buques u otras propiedades por colisión.- El naviero puede recuperar gastos por pérdida o daño en cualquier buque derivado de la negligencia de navegación u otros actos u omisiones a bordo o relacionados con el barco.
- * Riesgos bajo Contratos de Remolque.- El naviero puede recuperar los gastos para la indemnización con respecto a las pérdidas o daños ocurridos durante el curso habitual y ordinarios del comercio.
- * Responsabilidad Bajo Indemnización y Contrato.- El naviero está autorizado para reclamar a la Asociación los gastos respecto a pérdidas o daños o enfermedades del personal o cualquier cosa que ocurriere a su propiedad por la cual él pudiere ser obligado a pagar, - bajo los términos de una indemnización, o contratos dados o hechos por él o por la Asociación.
- * Levantamiento del Naufragio.- El naviero puede recuperar los costos y gastos para una indemnización con respecto a los gastos de levantamiento, destrucción, alumbrado y detalles del naufragio del barco, cuando el levantamiento es obligado por la ley o los costos de éstos son legalmente recuperables para la Asociación.
- * Responsabilidad por Gastos de Infección y Cuarentena.- El naviero puede recuperar los gastos con respecto a cuarentena, gastos extraordinarios por tratamiento de enfermedades infecciosas, gastos por infección de las personas a bordo bajo cuarentena, combustible, carga y descarga, etc.
- * Responsabilidad de las Pérdidas y Escasez de la Carga y Otras Propiedades.- El naviero está autorizado para recuperar los gastos siempre y cuando no hayan sido - por descuido o negligencia.

- * Responsabilidad por Daño a la Carga y Otras Propiedades.- El naviero puede recuperar la indemnización con respecto a algún daño causado a la carga u otras propiedades que son transportadas en el barco, proveniente de alguna rotura causada -- por algún miembro de la tripulación por cuyo acto, negligencia o descuido, él puede ser legalmente responsable de su obligación como transportador -- por mar.

- * Contribución de la Carga a la Avería Gruesa o General no Recuperable de Otros Aseguradores.- En algunos casos sólo se cubre cuando no sea recuperable por incumplimiento del contrato de fletamiento.

El naviero puede recuperar la indemnización con -- respecto a la proporción de su barco de avería general, cargas especiales o salvamentos no recuperables bajo la póliza de cascos.

- * Multas.- El naviero está autorizado para recuperar una indemnización con respecto a las multas, obligado a aceptar su responsabilidad con respecto a su barco por algún Tribunal, Corte o Autoridad competente de la jurisdicción por fracaso para mantener seguras las condiciones de trabajo con respecto al barco bajo la disposición de The Factories - Act. 1961 o estatuto similar o reglamento de algún país.

- * Gastos Legales.- El naviero está autorizado para recuperar costos y gastos, incluyendo gastos legales y cargos en los cuales puede incurrir procu--

rando evitar alguna responsabilidad o desembolso contra el cual está asegurado total o parcialmente por la Asociación. Dichos costos y gastos no son recuperables a menos que hayan sido incurridos con la avería.

- * Daños o compensaciones de las pérdidas debidas a lesiones personales o enfermedad. Este incluye a cualquier persona a bordo o cerca del buque; el - naviero recuperará desde gastos de hospital y médicos hasta funerarios.

Algunos de estos gastos han surgido de la navegación negligente y omisiones a bordo.

6. EXCLUSIONES DE LA POLIZA BASICA.

Para efectos de la aplicación de contenido y alcances de cualquier contrato de seguro, no se debe pasar por alto, en ninguna forma, el enunciado de las condiciones generales de la póliza, que habitualmente se expresa: "Riesgos no cubiertos pero que pueden serlo mediante convenio expreso". Cuando se conviene en agregar alguno o algunos otros riesgos a la cobertura básica, se efectúa mediante agregados al contrato (endosos), y es obligado que éste en alguna de sus partes rece: "Las presentes condiciones especiales que se agregan y forman parte del contrato del seguro o póliza "x" prevalecerán sobre las condiciones generales del documento al que se agregan".

La póliza básica sólo cubre tres riesgos que son: - Pérdida total, contribución a la avería gruesa o gene-

ral y contribución a los gastos de salvamento; cualquier otro riesgo se entiende (y de hecho está) excluido; pero a cada convención especial o expresa de las partes, cada nuevo riesgo que se convenga en cubrir hará, por ese solo motivo, que ese riesgo deje de ser una exclusión para convertirse en una cobertura.

6.1 EXCLUSIONES DEFINITIVAS.

A continuación mencionaré las exclusiones definitivas que de ninguna forma se prevee que dejen de ser lo, para convertirse en coberturas.

- * De suceder una violación de cualquier tipo: no procederá la reclamación para el asegurador. La condición primordial es que la violación cometida por el asegurado influya directamente en la realización del siniestro.
- * El asegurador podrá exceptuarse de pago o indemnización si demuestra que alguna de las entidades involucradas en la operación del buque asegurado (objeto indirecto del contrato) obró con dolo o culpa grave, en una forma tal que dicho dolo o culpa grave fueron la causa del acontecimiento dañino; o bien, la actuación con dolo o culpa grave dio origen a un aumento de los daños que ya se habían causado.
- * Por lo que hace a la limitación para que el buque asegurado no comprenda remolques o servicios de salvamento bajo contrato, ~~esta tiene~~ especial importancia porque conjunta dos causales o excepciones a favor del asegurador.

En primer lugar, el cambio de destino o uso de la embarcación hacen que se entiendan modificadas las condiciones esenciales del buque y consecuentamente, nace la exclusión a favor del asegurador.

- * Exclusión de Guerra.- Se establece la no cobertura de daños, gastos y pérdida originados por actividades intrínsecas a la situación de guerra.
- * Actos maliciosos.- Excluye los reclamos por daños gastos y pérdidas originados por actos maliciosos.
- * Exclusión Nuclear.- Se excluyen todos las pérdidas, daños y responsabilidades originadas por armas que utilicen la fusión o fisión nuclear.

Cabe mencionar que la práctica en los seguros marítimos ha estado sujeta a las condiciones que representan los tipos de embarcaciones o buques, las rutas o áreas de operaciones, el método de transporte, o el servicio al que - el interés asegurable se dedica.

Se han diseñado actualmente condiciones pro-forma que pueden utilizarse sin modificación para amparar algunos - tipos de riesgos específicos. Sin embargo, cada país o - mercado de acuerdo con las costumbres y considerando los principios de ley, pueden diseñar una póliza con condiciones que satisfagan a las necesidades de ese mercado en - particular.

Para ello, se utiliza un tipo de Póliza Básica que integra los riesgos más comunes y, como complemento se definen los endosos para cubrir cualquier tipo de riesgos en base a las necesidades del cliente.

En este capítulo, he mencionado los riesgos y coberturas tanto para cascos-embarcaciones como de responsabilidad civil más importantes, ya que la gama de éstos es -- muy extensa y variada y no sería tema de esta tesis.

CAPITULO IV

RECOMENDACIONES PARA EL MANEJO DEL SEGURO MARITIMO

I. INTRODUCCION.

Siendo el ramo del Seguro Marítimo uno de los más antiguos, sería lógico que fuera del dominio general pero, debido tal vez a dos factores fundamentales que son el desarrollo de nuevas modalidades de transporte por mar y la terminología inglesa bastante compleja en este ramo, existen muchos vacíos sobre el particular.

Otra razón importante es la dificultad del manejo de este ramo, ya que su legislación actual es muy compleja lo cual ha sido resultado de numerosos litigios en Cortes internacionales.

Por otra parte, el daño a la ecología mundial que ha presentado el inadecuado y despreocupado manejo del transporte por mar ha obligado a establecer convenios internacionales que tienen reglamentaciones muy severas, que obliguen a los interesados en la explotación de la industria marítima, en la diversidad de sus actividades, a garantizar, mediante pólizas de seguros, la cobertura de indemnización de los posibles daños que su actividad pueda causar a personas o bienes en tierra o al medio ambiente. Todo lo anterior ha hecho mucho más complejo el manejo y administración del Ramo del Seguro Marítimo.

Aunado a lo anterior, el elevado riesgo moral ha llevado a tener más cuidado en el manejo de este importante ramo -

de cascos embarcaciones.

El factor fundamental para tener una cartera adecuada - de barcos es proporcionar una cobertura eficiente en base a lo siguiente:

- * Suscripción.
- * Inspección y Avalúo.
- * Emisión.
- * Reclamación.

2. SUSCRIPCION.

En los capítulos anteriores mencioné los aspectos básicos más importantes que se requieren para elaborar un estudio, selección y apropiada suscripción de un riesgo marítimo.

Estos aspectos nos permitirán identificar el riesgo y agruparlo, así como determinar si sus condiciones y características son adecuadas a los lineamientos de suscripción que se desea poner en práctica. Aunado a esto, facilita hallar o seleccionar la cobertura más aconsejable en relación con el riesgo y las condiciones que permitan dar un marco adecuado, para mantener el riesgo dentro de una situación normal y equilibrarla entre las obligaciones de los contratantes del seguro marítimo.

En el mercado latinoamericano y en cada uno de los países que lo conforman, los negocios de marítimo-cascos se originan por la necesidad que tienen los dueños y operadores de buques o arrendadores de amparar el capital que invierten para operar un buque o una flota de buques.

Así mismo existe cierta cantidad de buques que han sido adquiridos mediante préstamos bancarios, quienes condicionan la entrega de las cartas de crédito a la compra de una póliza de seguro marítimo a su favor. De esta manera, las compañías de seguros reciben los negocios a través de agentes o corredores.

2.1 COLOCACION DEL RIESGO.

Las compañías de seguros que reciben la oferta de un negocio de seguro marítimo-casco requieren realizar diversos aspectos como es el de efectuar la colocación de este riesgo en el mercado internacional. La colocación del mismo tiene tres caminos esencialmente, que dependen en gran parte de la cuantía o valor del interés a asegurar.

Estos son:

- * Contratos proporcionales.
 - * Colocación Facultativa
 - * Combinación de los dos anteriores
-
- * Contratos Proporcionales.- La gran mayoría de las -- compañías de seguros cuentan en mayor o menor cuantía con contratos proporcionales automáticos. La fac cilidad que tenga la compañía de colocar el riesgo -- dependerá de las características del contrato, las -- condiciones y la capacidad de aceptación en valores asegurados.
 - * Colocación Facultativa.- Cuando las compañías no cuentan con contratos proporcionales automáticos, se hace necesario que el riesgo en cuestión se coloque en fa

cultativo. Esto quiere decir que se ofrece al reasegurador un negocio y éste tiene la facultad de analizarlo y depurar bajo qué condiciones toma el negocio. Generalmente se coloca facultativamente cuando las sumas aseguradas son muy altas o cuando los riesgos son especiales.

- * Combinación de las dos anteriores.- En ocasiones la compañía cuenta con un contrato proporcional automático, pero con capacidades limitadas. Cuando la compañía recibe un negocio que sobrepasa la capacidad del contrato, es necesario colocar el excedente de la suma asegurada en forma facultativa.

Se hace evidente que la integración del mercado del seguro, cuya base es la distribución adecuada del riesgo, requiere de lo que se conoce como "Reaseguro" que se puede definir como la actividad que se efectúa para la colocación de un riesgo en relación con el excedente que puede retener la compañía de seguros que acepta el negocio. Siendo el reaseguro una actividad compleja, normalmente -- los suscriptores cuentan con personal especializado que -- efectúa la colocación del reaseguro de los negocios que -- ellos suscriben.

Actualmente, la Aseguradora líder cuenta con un programa de reaseguro en forma proporcional, es decir, una parte de cada riesgo la retendrá y el remenente, cedido a primer excedente*. La capacidad de retención legal establecida -- es de \$1,000.000 (USD) por riesgo y el convenio de reaseguro establece un límite de \$25,000.000 (USD) para los contratos automáticos, es decir aquéllos en los que se tiene

*("Line-slip").

libertad de contratación y cotización.

Por otro lado se tiene contratado un "stop-loss" a partir de Ø1,000.000 (USD) por evento.

De acuerdo a la cartera existente, por el programa de reaseguro proporcional se cede poco más del 60% del riesgo. Si tomamos en cuenta el contrato de stop-loss, este porcentaje se eleva a más del 90% del riesgo, cedido en reaseguro.

También tenemos lo que se conoce como reaseguro tomado, esto es que a otras compañías aseguradoras (o en algunos casos a reaseguradoras le tomamos parte de sus riesgos, tanto en el mercado nacional como en el Latinoamericano, en virtud de que manejamos el 90% de la flota nacional.

Los países con los que tenemos reaseguro toman son por mencionar algunos: Panamá, Honduras, Ecuador, Venezuela, etc., que aportan aproximadamente el 5% de las primas del mercado. Por lo que se refiere a nuestro programa de reaseguro cedido aproximadamente el 4% de nuestros contratos es para América Latina, el 20% para el mercado Americano y el 76% se efectúa con el mercado Inglés.

La suscripción de un negocio en el seguro de marítimo - casco consiste en el estudio y aceptación de un riesgo. Para ello, el suscriptor debe de recibir ya sea de su agente, corredor o cliente, información lo más completa posible que le permita realizar una suscripción adecuada y especialmente a su Departamento de Reaseguro, la obtención de tasas y condiciones competitivas en el mercado.

La forma de oferta que se realiza lleva una serie de --

datos. Entre los más importantes se encuentran:

- * Nombre actual y anterior del buque
- * Fecha de construcción
- * Material de construcción
- * Tipo de embarcación
- * Uso principal
- * Tipo de propulsión y combustible
- * Valor comercial
- * Puerto de registro
- * Tipo de operaciones a que se dedicará
- * Area de operaciones
- * Tripulación - Licencias
- * Clasificación o registro
- * Tipo de protección e indemnización
- * Vigencia
- * Beneficiario de la póliza.

Las coberturas que pueden ser solicitadas son, entre --
otras:

- * Casco - Riesgo en puerto
- * Casco todo riesgo
- * Casco libre de avería particular
- * Casco pérdida total solamente
- * Casco actividades pesqueras sin P&I
- * Casco actividades pesqueras con P&I
- * Casco actividades de remolque
- * Casco actividades de placer
- * Protección e Indemnización (PandI)
- * Contra terceros solamente
- * Contra terceros, pasajeros, tripulantes
y gastos médicos.

Además de los datos antes mencionados que corresponden a la forma de oferta, se requiere que para la colocación del reaseguro se informe el monto total de la prima de oferta y cumpla con lo establecido.

Para fines de colocación del riesgo en el mercado de reaseguro facultativo se requiere la siguiente información:

- * Retención de la compañía cedente
- * Comisiones
- * Porcentaje de cesión del negocio

La costumbre del mercado es diversa, dependiendo del origen del negocio. Cuando el negocio proviene a través de corredores, normalmente la oferta viene con tasas y deducibles. Cuando el negocio proviene directamente de las compañías cedentes, regularmente solicitan que se cotice.

Dentro del mercado de reaseguro se establecen "comisiones", que son porcentajes de las primas que se otorgan a la compañía cedente por el hecho de colocar el negocio con el reasegurador.

2.2 VERIFICACION DE LA INFORMACION.

En su actividad, los suscriptores requieren contar con una serie de publicaciones que les permitan localizar y verificar la autenticidad de la información recibida en forma de oferta. Esta se puede checcar de la siguiente manera:

2.2.1 SOCIEDADES CLASIFICADORAS.

De una forma u otra, la gran mayoría de los -

suscriptores conocen la importancia que tiene para el riesgo, que el buque haya sido cons--
truido bajo el registro de cualquiera de las entidades de clasificación reconocidas interna--
cionalmente. Regularmente cada una de ellas pu--
blican libros denominados Registro de Buques,
donde vienen todas las características de los buques de cualquier tipo. Sin embargo, dos de estas entidades, las más antiguas, publican -
anualmente un libro denominado "Register of -
Shipping" donde se puede hallar cualquier bu-
que de tipo comercial que opera en el mundo -
bajo cualquier registro. Estas entidades son:

- Lloyd's Register of Shipping.
- American Bureau of Shipping.

2.2.2 REGISTRO DE BUQUES.

En los libros de registro se encuentra la si--
guiente información:

- * Dueños y operadores del buque.
- * Bandera de registro.
- * Características de construcción.
- * Equipo auxiliar de navegación.
- * Equipo de carga.
- * Facilidades de transporte de carga.
- * Maquinaria de propulsión y equipo.
- * Lugar y fecha de construcción.
- * Clasificación que ostenta el buque.

2.2.3 IDENTIFICACION DEL RIESGO.

Con toda la información que recibe el suscrip-

tor en la forma de oferta, el primer paso a -- dar es establecer la identificación del riesgo y su agrupamiento.

La identificación del riesgo consiste en establecer cuál es el tipo de buque o embarcación mediante las características, tonelajes de registro y uso de éste. Ya identificado el riesgo se puede establecer a qué grupo pertenecen, como puede ser:

COMERCIAL.

- * Océánicos o transporte internacional de:
 - Carga general.
 - Carga a granel (seca o líquida)
 - Carga especial o peligrosa.
 - Remolques.
- * Cabotaje o transporte costero de:
 - Carga general.
 - Carga a granel (seca o líquida)
 - Carga especial o peligrosa.
 - Remolques.
- * Servicio de:
 - Línea
 - Transportes
- * Pesqueros:
 - Pesca atún.
 - Pesca blanca.
 - Camaroneros.
- * Servicio:
 - Océánico.
 - Costero

- * Servicio Portuario de:
 - Plataforma de perforación.
 - Remolque.
 - Buques anclados.
 - Dragado.
 - Grúa flotante.
 - Ferry-transporte.
 - Transporte turístico.
 - Transporte en ríos.

PLACER.

- * Veleros.
 - Oceánicos (Internacional)
 - Cabotaje (Plataforma Continental)
 - Bahías y esteros.
- * Lanchas rápidas.
- * Yates.
 - Oceánicos (Internacional)
 - Cabotaje (Plataforma Continental)
 - Bahías y esteros.

2.3 TIPOS DE SUSCRIPCION.

Una vez que se haya identificado y agrupado el riesgo, - el suscriptor podrá elegir el tipo de suscripción que debe aplicar para determinar las primas, deducibles y condiciones de la póliza a utilizar.

2.3.1 SUSCRIPCION DE NEGCCIOS COMERCIALES.

Es evidente que existe una diferencia entre la suscripción de buques comerciales y buques de placer; los primeros tienen dentro de su obje

tivo de operación obtener un beneficio del capital invertido; este beneficio permite pagar las primas y darle un mantenimiento adecuado. Asimismo, al ser un interés que representa para el asegurado el origen de sus ingresos, se presentan los riesgos de mercado, que pueden en un momento agravar la situación económica del asegurado e impedir el efectuar un mantenimiento - adecuado al interés, así como el pago de primas, amén de la posibilidad de conducir el siniestro para recuperar su capital, mediante la indemnización por parte de la compañía de seguros (riesgo moral).

Es necesario que el suscriptor cuente con tarifas que se deben agrupar en la misma forma. La preparación de esta tarifa estará basada en el riesgo básico, en los aspectos que agravan ese riesgo y en los factores que también influyen - por los aspectos comerciales anotados, especialmente para cada País en particular.

2.3.2 SUSCRIPCION DE NEGOCIOS DE PLACER.

Regularmente las personas naturales o jurídicas que poseen una embarcación de placer lo hacen - con objeto de contar con medios que les permitan atender a sus clientes o disfrutar personalmente y con su familia de las delicias de un viaje y del mar.

En este tipo de embarcaciones se presenta otro tipo de riesgo muy particular que está basado en la escasa idoneidad o pericia de su tripula

ción; aunado a ello, debe tomarse en cuenta el uso restringido que tiene este tipo de embarcación en lo relativo al número de días en el año en que se utiliza.

Por esta razón, en la práctica se toman en cuenta las tarifas ya establecidas incluyendo el uso máximo de la embarcación y excluyendo mediante endoso la condición de reembolso de primas por el no uso de la embarcación evitándose así los grandes costos administrativos originados en el trabajo que debe ejecutarse para su trámite en sumas de poca cuantía. Asimismo, teniendo en cuenta los bajos valores a asegurar de algunas embarcaciones de placer, es necesario contar con una tabla de factores basada en valores que permitan alcanzar primas razonables que no incrementen drásticamente los costos administrativos por unidad.

3. INSPECCION Y AVALUO.

Se acostumbra en el mercado de los seguros de marítimocasco exigir un reporte de inspección sobre las condiciones del buque, teniendo en cuenta que no existe un criterio similar en todos los países.

A continuación, se indican los aspectos esenciales que deben incorporarse a un reporte de inspección de condiciones de un barco y que los suscriptores deberán solicitar a sus inspectores.

- * Nombre del buque.
- * Tipo del buque.
- * Material de construcción.
- * Año y lugar de construcción.
- * Clasificación vigente, última inspección en dique.
- * Estado general exterior de las planchas del fondo, pantoques y costados. Última calibración de espesores de la plancha y de las es estructuras principales-conservación actual.
- * Estado de mamparos de colisión de proa y po pa.
- * Estado de la cubierta de doble fondo-conser vación.
- * Estado de tubos de ventilación de los tan-- ques doble fondo.
- * Estado de las cubiertas-conservación.
- * Estado de la cadena o cable de las anclas, diámetro actual, porcentaje de desgaste.
- * Estado de las anclas y si su peso es adecua do al buque.
- * Estado del buje de eje de cola, holgura actual.
- * Estado de la hélice y seguro de la hélice.
- * Estado pala del timón, acoples, pernos y se guros.
- * Estado de operación máquina del timón.
- * Estado de operación y mantenimiento motor - propulsor y auxiliares conexos.
- * Estado de operación y mantenimiento sistema electrógeno (motogeneradores de corriente)
- * Estado de operación y lista de los equipos auxiliares de navegación, radar, radiocomu nicaciones campo magnético, giro-compás, etc.

- * Estado de las escotillas y escotillones en la cubierta principal, mecanismos de cierre, lonas, etc.
- * Estado sistema ventilación de bodegas y sala de máquinas.
- * Estado de limpieza sentinas bodegas y sentinas sala de máquinas.
- * Estado de operación del sistema contra incendio bombas, mangueras, estaciones de servicio.
- * Estado general del sistema de cables eléctricos, en la sala de máquinas y área de acomodaciones.
- * Lista de tripulación, de dotación y licencias que lo acreditan.
- * Comentarios del inspector, en cuanto al estado general del buque, y sus recomendaciones de mantenimiento y conservación y dotación de tripulación para el servicio que presta la embarcación.

4. PRACTICA ADMINISTRATIVA DEL SEGURO.

En el Capítulo III de esta Tesis, presenté los tipos de riesgos y coberturas requeridas para integrar los diferentes tipos de póliza y de esta manera disponer la más adecuada protección del buque en cuestión.

Asimismo en el Capítulo II se mencionan los principales aspectos de una póliza para embarcaciones/cascos.

El contrato de seguro marítimo está definido en la Ley de seguros como la actividad que comienza cuando una embar

cación o buque sale de un puerto o lugar seguro y termina cuando el buque está amarrado o anclado en condiciones de seguridad en el puerto de destino. A esto se le conoce como Aventura Marítima.

Actualmente se acostumbra asegurar los buques en base a la póliza por tiempo (normalmente 12 meses) y la carga por viaje.

El contrato de seguro se basa en el principio legal de "Buena Fé" de ambas partes participantes en el contrato - y significa básicamente la ausencia de "fraude".

La buena fé implica que todos los materiales y componentes del bien se encuentran en buenas condiciones y son del conocimiento total del asegurado o de su corredor relacionado con el seguro.

Una de las personas que colaboran en forma importante en otorgar el servicio al asegurado es el Corredor de Seguros. El es un experto bien versado en la Ley del Seguro Marítimo y su aplicación. En virtud de su experiencia y - conocimiento del mercado, el corredor puede obtener mejores términos para su cliente, que si él mismo obtuviera - la cobertura. El Corredor está sujeto a la ley ordinaria de agencias de corretaje y su falla al solicitar el seguro de acuerdo con las instrucciones de su cliente puede - llevarlo a que se establezcan acciones en su contra por - perjuicios al cliente.

A continuación, se mencionan algunos aspectos importantes a considerar.

* PAGO DE PRIMAS.

En la práctica, el pago de la prima, puede llevarse a efecto de varias maneras:

- A través del Corredor o agente.
- Directamente por el asegurado.

En algunos países como en México, la Ley proporciona al asegurado un plazo de 30 días para efectuar el pago de su prima, cancelándolo automáticamente la cobertura a los 31 días si no ha sido saldada (Art. 40° LSCS). 1)

* EL LIDER.

Dentro de la ley y costumbre del mercado de seguros, existe la denominación "Líder" que se le asigna al - asegurador o reasegurador que establece las condiciones del contrato de seguro.

Existen en el mercado mexicano particularmente, compañías líderes para ciertos tipos de riesgos, y normalmente son a ellas a quienes acuden los corredores. - Teniendo un líder, el complemento de la colocación - del riesgo es mucho más fácil.

* EL SLIP Y SU EFECTO.

Se denomina "Slip" a la hoja que utilizan los corredores y algunas compañías de seguros y reaseguros, - para enlistar los aseguradores y reaseguradores que han tomado parte en el negocio, lo cual se demuestra con su firma y sello. Por ello, éste se considera -

1) Ley sobre el Contrato de Seguro.
Código de Comercio y Leyes complementarias.
Editorial Porrúa, S.A. Mexico, 1982.

como evidencia legal para demostrar que el asegurador ha aceptado el negocio, de esta manera no hay forma de evitar la responsabilidad en caso del siniestro.

* NOTA DE COBERTURA.

Después de que se ha colocado el seguro, los corredores enviarán a sus clientes un documento conocido como "Nota de Cobertura" informándoles los términos y condiciones de éste. Este documento NO tiene valor legal en relación con el contrato.

4.1 GARANTIAS.

Una garantía es una promesa del asegurado al asegurador, la cual usualmente implica el mantenimiento del riesgo en buenas condiciones tal como lo define la ley de seguros marítimos.

Existen dos clases de garantías:

- Garantía Expresada.
- Garantía Implícita.

4.1.1 GARANTIA EXPRESADA.

Una garantía expresada es aquella establecida en la póliza o incorporada a ella por endoso. Ejemplos de ellas pueden ser:

- Garantía de utilizar embalaje profesional.
- Garantía de no seguro sobre el exceso.
- Garantía de inspección antes del embarque.
- Garantía de zarpe dentro de 7 días.

4.1.2 GARANTIA IMPLICITA.

Esta garantía no aparece en la póliza, pero - por ley se entiende tácitamente y se acepta. Estas son:

- Mantenimiento de navegabilidad del buque du rante su vigencia.
- Buque efectuando viajes legales.

El término de navegabilidad implica que el bu que debe estar "equipado" adecuadamente en -- cuanto a su casco, maquinaria, pertrechos y - tripulación para afrontar los peligros ordina rios del mar en el viaje asegurado.

4.1.3 VALOR DEL BUQUE.

Es costumbre asegurar el buque en un valor fi jo por año; este valor normalmente es acordado entre el asegurado y el asegurador o reasegurador líder y basándose en el certificado - de inspección y avalúo.

4.2 TIPOS DE POLIZA.

Todas las pólizas de seguro marítimo se denominan en -- forma específica dependiendo del tipo de póliza de que se trate. Los tipos de pólizas más utilizados son los siguientes:

- Póliza a tiempo.
- Póliza por viaje.
- Póliza para construcción.
- Póliza para reparaciones.

4.2.1 FORMA DE LA POLIZA.

De acuerdo con la Ley, además de las condiciones que integran la póliza deben aparecer en ella para aceptar su validez, lo siguiente:

- Nombre del asegurado o de la persona que toma el seguro en su nombre.
- Nombre y firma del asegurador y si son varios, cada uno debe aparecer.
- La prima y el nombre del buque son requisitos que deben aparecer.

4.2.2 CLAUSULADOS.

Como es del conocimiento del mercado latinoamericano, ha sido costumbre de éste integrar sus pólizas, utilizando traducciones de las condiciones internacionales publicadas por algunas agencias, quienes han establecido este negocio.

Las pólizas pro-forma tienen que tomar en cuenta los siguientes aspectos:

- La Ley de Seguros del País.
- La costumbre del mercado local.

Es evidente que las pro-formas incluyen todas las cláusulas utilizadas internacionalmente para buques de tráfico en el mundo.

En algunas pro-formas se incluyen coberturas de P&I dentro de la misma cobertura de casco, además de los clausulados de abordaje, demanda y trabajo y coberturas para maquinaria.

Algunas compañías aseguradoras han diseñado sus pólizas, dividiéndolas así:

- Coberturas básicas o riesgos propios del mar.
- Coberturas adicionales.

En la primera, se ha incluido la cobertura por daños originados por encallamiento, gastos de salvamento, incendio o rayo, colisión con objetos desconocidos en el mar, avería general y avería particular.

La segunda incluye gastos por demanda y trabajo, responsabilidad por abordaje y P&I.

De esta manera se pueden integrar las condiciones de la póliza de acuerdo a las necesidades y requerimientos del asegurado.

4.2.3 EL VIAJE.

El término de viaje se aplica con más énfasis en "pólizas de viaje". Se considera que el viaje ha comenzado cuando el buque se hace a la mar con un destino permanente establecido en condiciones de navegabilidad, y termina 24 hrs. después de que el buque está amarrado o anclado en forma segura.

4.2.4 DESVIACION.

Una desviación ocurre cuando el buque asegurado sin excusa legal deja su itinerario o ruta acostumbrada o establecida para el viaje, con la intención de regresar a su ruta o itinerario normal y completar el viaje.

La póliza normalmente prevé que el buque asegurado puede tocar varios puertos en su ruta, pero esto no autoriza al asegurado a irse a -- otros puertos que no estén determinados en la ruta normal. El buque debe solamente tocar y permanecer en los puertos aprobados en el área de operaciones.

4.2.5 PELIGROS ASEGURADOS.

Comúnmente la póliza no establece las pérdidas que pueden ser recobrables. Ella solamente establece los peligros asegurados. La póliza establece: "Nosotros los aseguradores aceptamos cubrir y reembolsar al asegurado por las pérdidas causadas por los peligros que se indi

can en la póliza, pero al mismo tiempo no seremos responsables por pérdidas originadas por cualquier peligro no cubierto". 11)

5. PRIMAS-TARIFA.

Otro paso que debe cumplir el suscriptor es el establecimiento de la prima a cobrar. Para ello requiere contar con una tarifa. Se denomina tarifa al porcentaje que se establece, y debe aplicarse al valor asegurado para obtener el monto de la prima para ese determinado riesgo,

Actualmente, no existe ningún mercado que haya establecido una tarifa estáticamente fija con validez para cualquier lugar. Esto se debe a lo especializado del ramo y al tratamiento particular que se le debe dar a cada riesgo y a cada mercado. Es indispensable crear una tarifa para México en base a nuestra experiencia y estadísticas.

5.1 CONFORMACION DE UNA TARIFA.

Existen diferentes formas o caminos para diseñar una tarifa, sin embargo, voy a establecer los lineamientos que -- considero más apropiados. El diseño e integración de una tarifa se basa en el estudio de los factores que integran el riesgo, y por lo tanto, debe existir un valor base de -- riesgo para el interés asegurable. Por el hecho de ser un artefacto de diseño del hombre, presenta posibilidades de -- falla.

El hecho de que el buque o embarcación se halle a flote, -- sin tripulación a bordo, ni sus máquinas en operación, es de por sí un riesgo; por lo tanto, para cada tipo de interés se esta

11) Manual de Suscripción de Seguros Marítimos. (cascos-embarcaciones)
Aseguradora Mexicana
MÉXICO, D.F.
1983

blece en base a una tabla de probabilidades de tipo matemático en valor base.

Posteriormente se establecen los factores que pueden agravar el riesgo y éstos se desprenden de los factores que rodean la cobertura y se conocen como "factores que determinan la Tarifa".

5.2 FACTORES QUE DETERMINAN LA TARIFA.

El valor base establecido al tipo de riesgo es afectado por factores que tienen relación directa con el riesgo en cuestión y depende de varios aspectos, como son: a qué se dedica, su experiencia, etc.

- * Mercantes.
 - Tipo de Servicio.
 - * De Línea.
 - * Tramp.
 - Tipo de Carga que transporta.
 - * General Seca.
 - * A Granel.
 - * Combustibles.
 - * Peligrosas
 - Tiempo de haber sido construido.
 - Tipo de Construcción.
 - * Materiales.
 - * Clasificación.
 - Area de Operaciones-Rutas.
 - Tripulación-Bandera de registro.
 - Experiencia en años anteriores.

- * Placer.
 - Tipo de embarcación-uso.
 - * Velero.
 - * Lancha.
 - * Yate.
 - Area de operaciones.
 - * Bahías y esteros.
 - * Aguas costeras.
 - * Aguas internacionales.
 - Tripulación uso.
 - Lugar de estacionamiento.
 - * Club privado.
 - * Muelle privado.
 - * Anclado.
 - * En tierra, bajo techo o a la intemperie.

A cada uno de estos factores debe dársele un valor sobre 1, agregándole el porcentaje entre 0-100 que se considere - por experiencia que agrava el riesgo. Todos estos factores son multiplicados al valor considerado como base.

5.3 TARIFAS PARA PANDI.

El procedimiento de establecer una Tarifa para los riesgos del P&I se puede hacer, considerando un valor base para el riesgo mínimo y se le aplican los factores que van agravando el riesgo de la cobertura. Sin embargo, en México la Compañía de Seguros determina una "x" suma asegurada para que el reasegurador la cubra y determine la cantidad a cobrar.

5.4 DEDUCIBLES.

El deducible es un mecanismo económico establecido para evitar reclamos de poco valor que incrementen los costos administrativos; así mismo, es un mecanismo que puede utilizarse para disminuir las primas, ya que coloca en manos del asegurado la primera porción del reclamo, que convierte prácticamente en coaseguro esta fracción.

6. RIESGOS CUBIERTOS POR LA POLIZA.

La póliza estándar del casco cubre los riesgos relacionados con los llamados "Peligros del Mar" y que he mencionado anteriormente. Estos riesgos pueden originar reclamos de gastos de salvamento.

Sin embargo, no se considera una póliza completa de casco la que no incorpora a sus condiciones las denominadas -- "Coberturas Adicionales" y que se conocen como:

* Cláusula de Negligencia que cubre daños o pérdidas producidas por:

- Accidentes durante la carga y/o descarga o toma o movimiento del combustible.
- Explosiones en cualquier parte del buque.
- Accidentes a instalaciones nucleares.
- Explosión de calderas, rotura de ejes o cualquier defecto latente en la maquinaria o casco.
- Negligencia del Capitán y/o tripulación.
- Negligencia de reparadores.

- Contacto con aviones.
- Contacto con cualquier equipo de tierra, dique, muelle o instalaciones en tierra.
- Terremoto, erupción volcánica o rayo.

- * Gastos por demanda y trabajo.
- * Cobertura de abordaje.

7. RECLAMACIONES.

El contrato del seguro, marítimo o de otra clase está basado en el principio de la indemnización. En la práctica del seguro marítimo se establece el valor a cubrir entre el asegurado y el asegurador, en una suma que representa el interés particular a que se refiere el contrato del seguro.

Con el propósito de establecer los valores de sus activos, los armadores comúnmente establecen como valor del buque, el valor de compra, con los decrementos por depreciación debido a la edad. Sin embargo, al asegurarlo puede ser el mismo o considerarlo mayor a éste.

Los armadores también consideran la necesidad de asegurarse contra la pérdida de flete. Esto puede presentarse como resultado de la pérdida del buque, o de la carga, lo que implicaría que no recibiesen el pago por la mercancía transportada.

7.1 INDEMNIZACION.

Debe entenderse por indemnización el compromiso que ad-

quiere el asegurador, al aceptar una póliza para amparar un interés asegurable, de colocar al asegurado en condiciones financieras similares a la que se encontraba antes del siniestro con respecto al bien asegurado. La indemnización se mide en valores o sumas de dinero que se pagan al beneficiario de la póliza.

La póliza estándar de casco prevé que el deducible será aplicable a todos los reclamos diferentes a la pérdida total absoluta o constructiva y en adición a los reclamos por demanda, trabajo y abordaje. Solo se aplicará una vez el deducible, con respecto a todos los reclamos sean de avería particular, general, abordaje o salvamento que se originen en un mismo siniestro.

7.2 PROCEDIMIENTO EN CASO DE SINIESTRO QUE PUEDA CONLLEVAR A UN RECLAMO.

A continuación enumero los casos más importantes que ocurren y que normalmente se tornan en reclamos de altísimo valor, si no se toman las medidas aconsejadas.

7.2.1 ENCALLAMIENTOS.

Siempre que se notifique un encallamiento del buque asegurado se debe proceder de la siguiente forma: Solicitar al asegurador, al representante del - - "Salvage" o de una entidad como "Lloyd Agency" para que se nombre un inspector que represente los intereses del asegurado y efectúe una inspección

del buque en el lugar donde se encuentre después de efectuado el salvamento, y determine el origen, causa y extensión de los daños, así como el valor aproximado de los mismos que haya podido sufrir el buque. Copia de este reporte debe recibirlo el asegurador junto con el acta de protesta y los factores que ocurrieron durante el siniestro.

Si la reparación de los daños son diferidos para hacerlo en el próximo dique, debe informársele a los asegurados su obligación de notificar al asegurador la fecha y lugar en que el buque subirá a dique, a fin de que el asegurador nombre a su representante para que, junto con el representante del asegurado y el inspector de la entidad clasificadora, establezcan la verdadera extensión de los daños de encallamiento.

7.2.2 COLISIONES - ABORDAJES.

Notificado el siniestro, deberá nombrarse un representante de la compañía de seguros que participe en las inspecciones para establecer el origen o causa próxima del siniestro, así como la extensión y valor aproximado de los daños. En este reporte deberán incluirse las recomendaciones del inspector, en cuanto a la necesidad o no, de que el buque requiera entrar a dique para efectuar la reparación.

7.2.3 AVERIAS PARTICULARES.

Al recibir la notificación del siniestro, el Departamento de reclamaciones deberá nombrar un Ajustador que la represente.

El Ajustador deberá enviar un reporte donde indique la causa u origen del siniestro, así como la localización y extensión de los mismos, estableciendo un costo aproximado.

En el caso del casco de un buque puede ennumerarse algunos tipos de averías particulares:

- * Golpes en el casco.
- * Daños a la hélice.
- * Golpes contra muelles, diques, etc.
- * Explosión de Calderas.
- * Roturas en las cadenas del ancla.
- * Pérdidas de las anclas.

7.2.4 AVERIAS GENERALES.

Recibida la notificación de la avería general, el Departamento de Reclamos deberá coordinar con el asegurado el nombramiento de un ajustador de avería; asimismo deberá nombrar un ajustador que lo represente y efectúe la inspección del caso del buque a fin de establecer los daños, extensión y costo aproximado, así como sus recomendaciones para la reparación.

7.3 OTROS ASPECTOS.

La aplicación de estos procedimientos en caso de siniestro son sumamente importantes ya que nos permitirá tener un control más estricto y evitar que se anexen costos diferentes.

A continuación hago mención de otros aspectos importantes.

* REPARACIONES TEMPORALES.

En algunas ocasiones, el buque asegurado sufre daños por siniestro amparado por la póliza y que demanda reparaciones. Sin embargo, debido a requerimientos del asegurado, se autorizan efectuar reparaciones temporales para mantener al buque en condiciones de navegabilidad.

* COSTOS DEL DIQUE.

Los costos del dique son parte de los costos de reparación. En la práctica, los daños bajo la línea de agua requieren dique.

Es importante que el Inspector o Ajustador debe dejar claramente establecido qué reparaciones corresponden al reclamo por avería y cuáles son por mantenimiento.

* LIBRE DE GASES.

Por seguridad, debe verificarse en todo buque que entra a dique, que todos sus espacios, tales como bodegas y tanques estén libres de gases.

Esto forma parte de los costos de reparación.

* DIQUES EXTRANJEROS (TASA DE CAMBIO)

Los buques que operan internacionalmente requerirán efectuar sus reparaciones en diques extranjeros. La regla general establece que el reclamo deberá ser pagado en la misma moneda establecida en la póliza, que es la misma usada para pagar las primas.

* REPORTE DE INSPECCION.

Cuando ocurre una pérdida a un buque asegurado, el asegurador normalmente nombrará un ajustador y el armador enviará a su representante y si el buque es clasificado el armador deberá notificar a la casa clasificadora para que envíe uno de sus Inspectores. Las recomendaciones que se hagan deben estar aprobadas por los tres y el costo debe ser aprobado por el representante del asegurado.

El ajustador nombrado por el asegurador deberá enviar un reporte de la inspección a la compañía aseguradora indicando todos los pormenores, el costo y su apreciación en cuanto al origen o causa del siniestro que produjo los daños.

* NOTA DE PROTESTA.

Regularmente en todos los casos donde se presenta un siniestro que afecte los intereses del buque, - el Capitán del mismo debe hacer un informe ante un

Notario Público, o ante el capitán del puerto o autoridad portuaria competente o ante el Cónsul del País de registro del buque, después de ocurrido el accidente, indicando todos los detalles y factores conocidos involucrados en él.

La protesta tiene una gran importancia, ya que permite establecer los factores más importantes en el momento de la pérdida.

* LIBRO DE BITACORA O "LOG BOOK"

Como una regla internacional se ha establecido que se dé entrada física de las actividades y ocurrencias, en la aventura marítima, en sendos libros de cubierta y máquinas. Estos libros están registrados ante la autoridad portuaria o cónsul del País de registro del buque.

Estos libros contienen los detalles de todo los eventos relacionados con el buque que han sido escritos en ellos en el momento de su ocurrencia.

7.4 DOCUMENTACION NECESARIA PARA PRESENTAR UN RECLAMO DE CASCOS-EMBARCACIONES.

La póliza debe contener entre sus condiciones la lista de documentación necesaria para presentar un reclamo de cascos. Estos documentos en general son los mismos en todos los países Latinoamericanos, con las posibles modificaciones que establece la Ley de Comercio en cada País. Estos documentos son los siguientes:

- * Para reclamos de averías particulares.
 - Nota de protesta.
 - Copia del Reporte de Inspección de Daños y Extensión.
 - Copia Reporte de Reparación de Daños.
 - Cuenta de la Reparación.
 - Cuenta de Remolcadores (si es aplicable)
 - Cuenta de Pilotos (si es aplicable)
 - Cuenta del Astillero, visada por el Ajustador e Inspector que representa al asegurador.
 - Copia de las hojas del libro bitácora.
- * Para pérdidas totales absolutas o Constructivas.
 - Certificado de Registro o documento de Propiedad.
 - Nota de Protesta.
 - Reporte del Inspector sobre la extensión de los daños y su cuantía.
 - Noticia del Abandono.
 - Cargos y gastos por demanda y trabajo. (si son aplicables)
 - Cotizaciones de Reparación (si es pérdida total constructiva).

7.5 AJUSTADORES.

Se denominan ajustadores a las personas que debido a su experiencia y conocimiento de las condiciones de las pólizas y las reglas de York y Amberes, así como otros acuerdos internacionales, se encuentran dedicados a efectuar y

establecer los valores que deben ser indemnizados a los asegurados, a los valores con que deben contribuir los interesados en caso de avería general.

En este Capítulo se han tocado diversos puntos desde el Riesgo Moral que implica que se tenga que manejar con mucho cuidado el seguro marítimo, a través de una buena suscripción, inspección, la emisión correcta de la póliza, hasta el procedimiento adecuado para hacer una reclamación que es la última etapa en este proceso.

CAPITULO V

BASES PARA UNA PROPUESTA DE TARIFICACION EN MEXICO

Después de todo lo que se ha comentado en los cuatro capítulos anteriores, ahora me adentraré en la parte técnica del seguro de cascos-embarcaciones referido al costo en -- función del riesgo, y el manejo de la Tarifa.

En México nunca se ha creado una tarifa para la cotización de la prima de seguro de cascos-embarcaciones, sino -- que se han aplicado las tarifas y experiencias de otros -- Países, principalmente las de Inglaterra y Estados Unidos. Por ello, se ha encontrado que en la práctica, la tarifa -- no es aplicable directamente a los riesgos que se suscriben en México.

1. PROBLEMATICA DEL SEGURO MARITIMO.

1.1 COTIZACION.

Uno de los principales problemas al que nos hemos enfrentado es que a unos clientes les cobramos mucho y a otros -- poco.

En México el tipo de flotas está muy bien diferenciado y la experiencia nos ha indicado que existen algunos tipos de flota al que no se les cobra la suficiente prima principalmente el caso de los Barcos Atuneros y en menor proporción a los Camaroneros y existen otras a las que les cobramos demasiado para el riesgo que representan.

Por ejemplo:

Los barcos Escameros, buques tanque y barcos en cons- -

trucción más adelante veremos unos cuadros que reflejan la siniestralidad de las dos primeras flotas y mencionaremos durante el desarrollo de este capítulo la siniestralidad de los buques tanque.

En virtud de que las cuotas que aplicamos nos la da el mercado internacional es muy difícil que se apegen a la realidad de México, por ejemplo en el caso de los Barcos Atuneros Mexicanos el riesgo moral ha sido muy alto y se ha reflejado en forma importante en la siniestralidad.

1.2 ANTISELECCION DE CARTERA.

Otro problema ha sido la falta de una adecuada selección de cartera ya que hemos tenido casos en que el armador no es muy profesional y generalmente nos ocasiona graves problemas con sus embarcaciones (riesgo moral) también ocurre que en ocasiones se aseguran paquetes de embarcaciones en donde no todas están en buenas condiciones y por dar un servicio caemos en una antiselección de cartera.

1.3 RIESGO MORAL.

Este es uno de los conceptos más subjetivos que existen en el seguro marítimo, sin embargo, la evaluación de éste es muy importante.

Durante el desarrollo de este trabajo lo hemos mencionado varias veces ya que nos ha implicado que tengamos más cuidado en el aseguramiento de determinados barcos y sobre todo tener que conocer más a los armadores que los operan. Los datos que menciono en cuanto a siniestralidad de 1985 a 1988 nos indica que existen muchos siniestros de dudosa procedencia.

En el capítulo III mencioné los aspectos fundamentales que considero para la evaluación del riesgo moral.

1.4 INFORMACION SISTEMATIZADA.

El hecho de no tener la información sistematizada ha sido otro de los problemas, ya que al efectuarse las negociaciones para la renovación de las pólizas, que por estrategia las tenemos dividida en diferentes vencimientos ha implicado que se tenga que hacer a mano las hojas tabulares que utilizamos para la renovación de las pólizas.

Estas hojas contienen la siguiente información:

- * Puerto Base
- * Nombre de la Sociedad Cooperativa o Armador
- * Nombre de la Embarcación
- * Año de Construcción
- * Material del Casco
- * Vigencia Anterior
- * Vigencia Actual
- * Cuota Anterior (año pasado)
- * Cuota Actual
- * Prima Anterior
- * Prima Actual
- * Suma Asegurada Anterior
- * Suma Asegurada Negociada (en la que se van a asegurar)
- * Suma Asegurada PANDI Anterior
- * Suma Asegurada PANDI Actual
- * Prima PANDI Anterior
- * Prima PANDI Actual

Principalmente y esto hacerlo para 4500 embarcaciones - cada año es una tarea que quita mucho tiempo y por esta razón es que propongo tener toda la información sistematizada, ya que hay datos que son fijos por ejemplo: El Puerto

Base, Nombre de la Sociedad Cooperativa, Nombre de la Embarcación, año de construcción, etc., y sería mucho más rápido tenerlo en la computadora y solamente mantener actualizada la información cada vez que se regrese de efectuar las negociaciones de un Puerto.

Este trabajo se puede manejar de dos formas, una a través de la Secretaria que tuviera una terminal y que se encargara de vaciar la información de las hojas que se utilizaron en el viaje a la computadora y otra forma sería que hubiera una persona encargada del manejo Administrativo -- del área de ventas del Sector Pesquero y Portuario que es la encargada de efectuar las negociaciones.

1.5 PLENOS DE RETENCION.

El no tener nuestra información sistematizada y no contar con nuestras propias estadísticas y bases de datos ha implicado que no podamos calcular técnicamente, cuales podrían ser nuestras reales capacidades para manejar y definir nuestros plenos de retención y tener que basarnos en lo que el mercado internacional nos indica.

El crear nuestras propias estadísticas nos permitirá saber en que tipo de flota vamos bien y en cual no y en base a esto y a la selección de cartera podríamos incrementar - nuestros plenos de retención con el objeto de no tener que pagar más prima a los reaseguradores de la que técnicamente hayamos evaluado.

2. PROCEDIMIENTO PARA ASEGURAR UNA EMBARCACION.

Con objeto de determinar las fuentes para un sistema de información de una Compañía Aseguradora, a continuación -- describo brevemente el proceso que se utiliza para el asegura-

miento de una embarcación:

- * El agente o corredor envía una solicitud al área de -
ventas con los datos de la embarcación que se desea -
asegurar (esta información la mencioné en el capítulo
II).

- * El área de ventas la turna al área de suscripción y -
ésta se encarga de dar cuotas y bajo que condiciones
se va a asegurar la embarcación y se lo envía tanto a
ventas como a emisión, al mismo tiempo se le envía al
área de valuación y selección de riesgos cascos-embar
caciones para que ésta designe a un inspector indepen
diente para que efectúe la visita de inspección al --
Barco y determine el valor real de la embarcación en
términos generales este valor es aceptado por los ase
gurados, sin embargo debemos recordar que el asegura
do tiene la facultad de decidir cual suma asegurada -
es la que desea para su barco. Es aquí cuando nos en
frentamos al problema que ya hemos mencionado sobre -
la dificultad que tiene el determinar la suma asegura
da.

Ya que existen tres tipos de valores en este caso, va
lor de reposición, valor real y valor de mercado. Es
te último por lo general es el 50% del valor que indi
ca el certificado de inspección y avalúo, en función
a que en el mercado de Barcos a nivel mundial muchas -
veces se puede conseguir un barco de las mismas carac
terísticas en menor precio al que tiene en México y -
esto genera algunos problemas.

- * El área de emisión una vez que ya imprimió la Póliza
la envía al área de cobranzas y ésta se encarga de --

presentarla al cliente para su pago, este proceso que parece muy sencillo en la práctica ya no lo es tanto, por lo que es muy importante que se supervise cuando menos al principio cada una de las fases por las que pasa la póliza para que salga con toda oportunidad y tengamos un cliente satisfecho.

- * El área de Siniestros tiene un papel muy importante, y ha sido considerada el área conflictiva en las compañías de seguro por parte de los asegurados por lo - que a continuación propongo un sistema para poder hacer más eficiente esta área.

En el momento que se presenta el siniestro, el asegurado o sus representantes deben de comunicar el suceso de inmediato al representante de la compañía aseguradora más cercano y confirmarlo por escrito.

Independientemente del aviso del siniestro, de acuerdo con las condiciones generales de la póliza, el asegurado tiene la obligación de llevar a cabo todas las acciones tendientes a la salvaguarda, protección y/o recuperación del bien asegurado.

El asegurado debe proporcionar al ajustador designado por la aseguradora, la documentación e información necesaria y suficiente que permitan integrar completa y adecuadamente el expediente y conocer las causas que dieron origen al siniestro y su procedencia así como precisar el monto de la reclamación.

Los documentos que se requieren presentar son los que ya mencionamos al final del capítulo IV y con esto se agilizarán los pagos de los siniestros.

Es necesario que el área de Siniestros de cascos-embarcaciones de la compañía aseguradora tenga un expediente por cada Barco Siniestrado, que lo clasifique por Sociedad Cooperativa y por Puerto con el objeto de poder determinar si se han tenido varios siniestros de una misma Sociedad Cooperativa (riesgo moral).

Se deberá alimentar a la computadora con todos los datos del siniestro como son:

- Número de Siniestro
- Sociedad Cooperativa
- Nombre de la Embarcación
- Lugar en donde ocurrió el accidente
- Monto aproximado
- Las causas del siniestro
- La Suma Asegurada
- La Póliza
- La Prima
- El Puerto Base

Principalmente así mismo es indispensable tener el dictamen del perito ajustador con el objeto de que al preparar las estadísticas podamos clasificarlos de una manera eficiente que permita efectuar un análisis de factibilidad, de costos, de suficiencia en prima etc.

Más adelante presento unos cuadros de estadísticas de siniestralidad tanto por monto, como por causa.

Con todo lo anterior podemos considerar que tenemos la información suficiente y clasificada de tal manera que permita efectuar los cálculos para la tarificación.

2.1 MECANISMOS DEL PROCESO.

Cada área involucrada en este proceso debe nombrar dos representantes para poder alimentar el sistema y en caso - de que uno de ellos se retirara de la empresa o no estuviera en determinado momento que se requiera la información - se pueda continuar con el proceso.

Cada área será la responsable de mantener alimentado el sistema y se nombrarán dos coordinadores para la supervisión de éste, lo cual en mi opinión generará grandes beneficios tanto a la compañía aseguradora como al cliente y - se podrán obtener índices de productividad en comparación contra lo que se hacía antes de la implantación del sistema.

Por lo que en resumen podemos concluir lo siguiente:

- El agente va a proporcionar los datos del bien a asegurar.
- La información del Barco la va a obtener el perito in dependiente en base a un machote que ya está diseñado y cuyos datos ya mencionamos en el desarrollo de este trabajo (Capítulo IV).
- El área de suscripción va a proporcionar al área de - ventas las cuotas y condiciones para negociar el aseguramiento del barco, las cuotas las va a obtener de la tarifa que se va a crear, las condiciones las va a obtener de la póliza actual y de las adecuaciones que se le van a ir haciendo para el mercado nacional.
- El área de emisión va a recibir un memorándum con los datos que tiene que insertar en el formato que ya está hecho.
- El área de cobranzas va a registrar las pólizas que - entrega al cliente con fecha de recepción y la fecha

de cobro y envía un listado con los retrasos al área de ventas para su intervención con el asegurado.

- El área de siniestros va a obtener la información del expediente de emisión en un principio y posteriormente después de la captura toda la información la tendrá en su terminal y podrá alimentar el sistema de siniestros periódicamente.

3. ASPECTOS IMPORTANTES A CONSIDERAR.

Para poder determinar un costo justo y real en la cotización del riesgo de cascos-embarcaciones se tendrían que tomar las siguientes premisas:

- * El universo que se va a asegurar.
- * Clasificación por tipo de buque (el servicio al cual está destinado).
- * Clasificación por sus dimensiones.
- * La probabilidad de siniestro en función a la frecuencia en los viajes.
- * Tipo de carga que transporta.
- * Los peligros en las aventuras de mar (zonas, temporadas, duración, etc).

Los buques de mayor dimensión con los que cuenta actualmente México son los Tanqueros, habiéndose construido el primer buque-tanque mexicano en Astilleros Unidos de Veracruz con una capacidad de 45,000 toneladas de peso muerto (TPM). Actualmente, se están construyendo tres más.

En cuanto a capacidad se tienen los Buques Graneleros y Cargueros de 22,000 TPM. En Astilleros Unidos de Guaymas, Sonora, se armó el primer buque granelero de una serie de dos buques. Aunado a esto, se han construido diferentes -

tipos de barcos en distintos Astilleros Mexicanos como son: Atuneros, Sardineros, Camaroneros y de Pesca múltiple.

Esto demuestra que México se ha preocupado por lograr - avances tanto en tecnología como en el desarrollo de la In dustria Marítima ya que muchas veces se ha estimado que en algunos años, México dependerá casi totalmente de los alimentos que se extraigan del mar.

Como ya lo mencioné, para elaborar una Tarifa se tendría que tomar en cuenta el tipo de barco, es decir, sus características especiales, ya que no tiene el mismo riesgo un buque-tanque que un camaronero. Sin embargo, intento definir un esquema que nos lleve a evaluar cada uno de los riesgos que tienen los diferentes tipos de barcos y la cuota que se tendría que aplicar para poder hacer frente a posibles reclamaciones por siniestro.

La suma asegurada es uno de los principales problemas - que afrontamos actualmente, derivado de la diferencia que existe entre construir un buque nuevo y el de adquirirlo - en el mercado. En el mercado internacional los costos de un buque son menores a los costos de uno armado en México con características iguales, por lo que las compañías aseguradoras tendrían que analizar varias situaciones como -- son el riesgo moral, el interés asegurable y lo especializado del buque o de sus equipos.

Un ejemplo de ello sería un Buque-Tanque construido en México, el cual ha tenido un costo sumamente elevado en virtud de que para construirlo ha sido necesario desarrollar la infraestructura del propio Astillero, adquirir maquinaria de importación e importar especialistas extranjeros como Técnicos Españoles, Japoneses, Ingleses, etc., provocan

do que el costo del buque esté totalmente fuera del valor real que puede tener un buque con las mismas características en el mercado internacional.

Aunado a esto, se debe considerar el costo financiero - que se derivó de la construcción del Buque y que al ser en tregado al armador tiene que contratar una cobertura para proteger el bien en su interés asegurable ya que en caso - de ocurrir un siniestro que podría ser una pérdida total - del mismo y el armador tendría que reponer su embarcación y pretendería recuperar de la compañía aseguradora la cantidad que le permitiera construir un bien de características similares.

Es aquí cuando la compañía Aseguradora debe evaluar el costo del seguro para un buque de ciertas características y no basarse en las cotizaciones de mercados extranjeros. Con este trabajo, no pretendo crear una nueva tarifa sino dar las bases para que ésta se pueda crear tomando en cuenta los antecedentes, problemática y situación de los armadores y de los principales buques en México.

Cabe señalar las diferencias que existen entre los armadores y las condiciones de mantenimiento y prevención de - accidentes y la propia construcción de los buques mexicanos con los extranjeros, sin adentrarme a cuales son mejores, y si existen graves diferencias como el riesgo moral y el mantenimiento de los buques. A continuación presento un proyecto sobre Bases de Clasificación.

4. BASES DE CLASIFICACION.

La siniestralidad de un buque se podría clasificar de - la siguiente forma:

- Por Frecuencia: La relación que guarda el número de veces que puede sufrir hundimiento un Barco Camaronero al de un Buque Tanque siempre es mayor.
- Por Severidad: La relación que guarda en cuanto al monto en valores de un Barco Camaronero y de un Buque Tanque siempre es menor.

Los siguientes puntos se considerarán como algunos de los elementos para crear una Tarifa:

4.1 UNIVERSO DE BUQUES ASEGURADOS EN MEXICO.

No se podría considerar un solo Buque de cada tipo para crear una propuesta de tarifa, sino habría que tomar el universo de los mismos de diferentes tipos que existen en México, como son los siguientes:

<u>BUQUES</u>	<u>NO. BUQUES ASEGURADOS</u>
Tanques	41
Cargueros	16
Graneleros	6
Atuneros	93
Sardineros	90
Camaroneros	2,421
De Pesca Múltiple	62
Embarcaciones Menores (Tipo Industrial)	1,853

4.2 ANTECEDENTES DE SINIESTRALIDAD DE BUQUES EN MEXICO.

Se debe considerar la siniestralidad con una antigüedad de por lo menos 5 años para Buques Camaroneros, Atuneros, Pesca Múltiple, Embarcaciones Menores y Buques Mayores.

Cabe mencionar que es necesario tomar en cuenta la ob-- tención de una prima que permita hacer frente a los gastos de administración, adquisición y por supuesto a un margen de utilidad.

El Seguro Marítimo puede tener una experiencia acepta-- ble en uno o varios años, pero en un año "X" se dispara -- con una siniestralidad muy alta y nos encontramos que lo -- que pudo ser una distribución normal se convierte en una - exponencial en términos de severidad. Además, se analiza-- ría la frecuencia para obtener una gráfica donde se detec-- te como se comporta la curva a fin de hacer ajustes.

La experiencia en buques de dimensiones grandes ha sido buena en términos generales. Por ejemplo, los Buques Tan-- ques Cargueros y Graneleros, en los últimos años han teni-- do un 3% de siniestralidad. Las causas han sido principal-- mente abordajes y averías particulares o sea daños parcia-- les. En lo que se clasificaría como Flota mediana, enten-- diéndose por ésta Atuneros y Sardineros, no se ha corrido con la misma suerte, ya que entre los años de 1985 y 1986 hubo un grave problema por el embargo atunero que practicó Estados Unidos a México, además de la caída tan fuerte que tuvo la comercialización del atún en México derivado prin-- cipalmente del costo financiero y de los adeudos con las - sociedades nacionales de crédito, lo que implicó que se -- presentara un elevado riesgo moral representando un incre-- mento importante en la siniestralidad.

A continuación, se presentan algunos de los siniestros que ocurrieron en el periodo 1985-1988 en Barcos Sardine-- ros y Atuneros.

CUADRO I
 RELACION DE PRIMAS Y SINIESTROS
 DE BARCOS ATUNEROS Y SARDINEROS
 1985 - 1988

<u>EMBARCACION</u>	<u>PRIMA</u>	<u>FECHA DE PAGO DEL SINIESTRO</u>	<u>IMPORTE PAGADO</u>
<u>PERDIDA TOTAL</u>			
DELFIN VII	\$ 5'525,000	1985	\$ 352'000,000
CONQUISTADOR	D 98,000	1985	D 3'089,779
BEATRIZ	D 30,000	1985	D 1'245,000
MA. DOLORES	D 26,000	1985	D 336,000
CD. DEL CARMEN	D 90,000	1986	D 3'400,000
CORSARIO X	D 50,000	1986	D 1'828,900
CUAUHTEMOC	\$ 53'110,000	1986	\$1771'900,000
INDOMABLE	D 111,000	1986	D 4'951,550
VIRGILIO URIBE	D 19,000	1986	D 225,000
TUNA ORO I	D 127,236	1988	D 9'800,000
TUNA ORO III	D 127,236	1988	D 10'210,000
TODOS SANTOS	D 71,527	1988	D 4'190,000
BRACERO DEL MAR	D 132,535	1988	D 3'100,000
GLORIA DEL PACIFICO	D <u>18,537</u>	1988	D <u>432,800</u>
TOTAL:	\$ 58'635,000		\$2123'900,000
	D 901,071		D 42'809,029

CUADRO I (Cont.)
 RELACION DE PRIMAS Y SINIESTROS
 DE BARCOS ATUNEROS Y SARDINEROS
 1985 - 1988

<u>EMBARCACION</u>	<u>PRIMA</u>	<u>FECHA DE PAGO DEL SINIESTRO</u>	<u>IMPORTE PAGADO</u>
<u>AVERIA PARTICULAR</u>			
CENTAURO DEL NORTE	D 261,120	1988	D 2'500,000
EL AUDAZ	D n.d.	1988	D 2'460,000
TUNA ORO II	D 122,254	1988	D n.d.
TUNA ORO IV	D 127,236	1988	D n.d.
COINSECO BETA	D 221,260	1988	D 3'500,000
CASCO 427	D 88,200	1988	D 4'000,000
JOSE GERARDO	D 108,649	1988	D 2'300,000
BRUJA DEL MAR	D 141,823	1988	D 3'600,000
BUCANERO	D <u>172,872</u>	1988	D <u>1'600,000</u>
TOTAL:	D 1'243,414		D 19'960,000

n.d. No disponible.

En relación al cuadro I que contiene la relación de primas y siniestros de Barcos Atuneros y Sardineros 1985-1988 a simple vista parece que la siniestralidad es estratosférica en comparación con las primas, sin embargo valdría la pena hacer un análisis un poco más profundo, por ejemplo:

No se puede comparar para efectos de siniestralidad el monto de un siniestro contra la prima de ese mismo barco - ya que no hay una proporción aparentemente razonable. En el caso del Delfin VII se cobró una prima de 5'525,000 y - se pagó un siniestro de pérdida total por 352'000,000 por lo que no sería negocio, sin embargo se debe considerar to da la flota asegurada en 1 año contra los siniestros que - ocurran en ese mismo año.

Lo que pretendo mostrar en estos cuadros es que si hubo una siniestralidad alta, provocada principalmente por dos fenómenos; uno, el elevado riesgo moral que hubo en 1985 y 1986 a causa de las altas tasas de interés que existían en el país y con las que los armadores y sociedades cooperativas contrataron sus préstamos para reparar sus embarcaciones o adquirir más equipo y para avituallar⁽¹⁾ las embarcaciones y el bloqueo del mercado americano por el embargo - Atunero (1984) estas situaciones elevaron la siniestralidad y el segundo fenómeno fue la tromba que azotó el Puerto de Ensenada el 17 y 18 de Enero de 1988 que ha sido la mayor catástrofe en muchísimos años.

Es aquí cuando el reaseguro tiene un papel muy importante ya que como lo mencioné en el capítulo anterior, el funun

1) Avituallar: es preparar la embarcación para salir a pescar, esto incluye gasolina, aceites, comida, agua, todos los víveres en general.

cionamiento del reaseguro para el caso de cascos-embarcaciones en México cuando se presenta una catástrofe como la de Ensenada, opera un contrato que tenemos que se llama -- "Stop Loss" (Exceso de Pérdida) que protege a la compañía aseguradora en exceso de una cantidad que previamente se - haya establecido y en este caso en particular si fue costo so para México pero el 95% se recobró vía Reaseguro Inter- nacional, por lo que a nosotros nos costó nuestra reten- ción y la cantidad fija que pagamos por la cobertura del - exceso de pérdida no obstante el importante siniestro que hubo en Ensenada el ramo de Marítimo y Transportes cascos- embarcaciones seguirá operando con números negros en el -- año de 1988.

Por lo que se refiere a la flota menor, como podrían -- ser los Camaroneros, nos encontramos que la frecuencia ha sido alta pero no así la severidad.

Actualmente, el ramo de Marítimo y Transportes Cascos - en Compañías de Seguros Mexicanas opera con margen de uti- lidad. Sin embargo, no ha sido equitativo el costo que se aplica por tipo de buque. Con esto, se ve la necesidad de realizar un estudio más profundo de como aplicar adecuada- mente las cuotas por tipo de barco, sumas aseguradas, ries- go moral, tipo de viaje, frecuencia, etc.

5. TARIFA ACTUAL.

Este análisis pretende enfocarse exclusivamente a lo -- que se conoce como Riesgos Normales de Navegación y Ries- gos en Puerto, ya que la cotización para la Cobertura de - PandI está sujeta a la cotización del Club la cual es de - carácter Internacional, ya que recordando el significado - de las siglas PandI (Protection and Indemnity) están suje-

tas a mutualidades que suscriben y cotizan riesgos para todo el mundo.

Los Clubes de Pandí con los cuales trabaja México son:

- * Steamship Mutual.
- * United Kingdom.
- * London Steamship Owners (armadores).
- * Britannia Steamship.

Actualmente, por lo que se refiere a la cotización para Riesgos Normales de Navegación existe la siguiente tarifa:

5.1 FUNCIONAMIENTO DE LA TARIFA.

Las tarifas que manejamos actualmente funcionan de la siguiente manera:

Existe una tarifa para embarcaciones con casco de acero y que tengan más de 15 metros de eslora, otra que comprende cascos de madera y de fibra de vidrio de más de 15 metros de eslora y la última que comprende cascos de acero, madera y fibra de vidrio pero que tengan una eslora hasta de 15 metros.

Las tarifas tienen columnas con la siguiente información: antigüedad, pérdida total, avería particular y abordajes, cuota total, deducible avería particular y cuota especial.

- * La Antigüedad va en función del año de construcción empezando por los Barcos nuevos y hasta 25 años de antigüedad, los nuevos equivalen al año vigente y así sucesivamente en forma decreciente.

- * **Pérdida Total** en esta columna aparece la cuota que se debe aplicar cuando solo se quiere asegurar el bien - contra la pérdida total. Las cuotas son siempre en porcentaje (%) a diferencia de las de incendio que -- son al millar, aproximadamente el 79% de la cuota total es la que se aplica a pérdida total.

- * **Avería Particular y Abordajes.** En esta columna aparece la cuota que se debe aplicar, cuando no se quiere asegurar contra pérdida total sino contra avería particular y abordajes solamente. Aproximadamente el -- 21% de la cuota total es lo que se cobra por Avería - Particular y Abordajes.

- * **Cuota Total.** La suma de la cuota de Pérdida Total y la cuota de Avería Particular y Abordajes da la cuota total, que es la que se multiplica por la suma asegurada de la embarcación y nos dá la prima.

- * **Deducible Avería Particular.** En esta columna aparecen los deducibles que se van a aplicar cuando existe un siniestro por Avería Particular o Abordaje con el objeto de poner un mínimo para hacer reclamaciones a la aseguradora, como se puede apreciar en la tarifa a mayor antigüedad mayor deducible.

- * **Cuota Especial.** Esta es la cuota para casos de competencia o cuando se requiere una Prima especial ya sea por el volumen de primas que paga un asegurado o por el buen mantenimiento de la embarcación.

Para determinar la Cuota Especial se considera por -- ejemplo los periodos de veda natural, que es cuando - la embarcación no sale a pescar y entonces el riesgo

es menor y se le puede dar una bonificación.

Sólo en el caso de Barcos de madera se han agrupado en un mismo grupo varios años y esto obedece a que en la actualidad prácticamente ya no se construyen barcos de madera.

CUADRO II
 TARIFA PARA EMBARCACIONES PESQUERAS COMERCIALES
 " A C E R O "
 1 9 8 8

EMBARCACIONES CON CASCO DE HIERRO Y MAS DE 15 METROS DE ESLORA

<u>ANTIGUEDAD</u>		<u>PERDIDA TOTAL</u>	<u>AVERIA PART. Y ABORDAJES</u>	<u>CUOTA TOTAL</u>	<u>DED. AVER. PARTICULAR</u>	<u>CUOTA ESPECIAL</u>
NUEVOS	88	1.587%	0.413%	2.00%	1%	1.80%
1 AÑO	87	1.6306%	0.4244%	2.055%	1%	1.849%
2 AÑOS	86	1.6742%	0.4358%	2.11%	1%	1.90%
3 AÑOS	85	1.7178%	0.4472%	2.165%	1%	1.948%
4 AÑOS	84	1.7614%	0.4586%	2.22%	1%	2.00%
5 AÑOS	83	1.805%	0.47%	2.275%	1%	2.047%
6 AÑOS	82	2.174%	0.566%	2.74%	1%	2.47%
7 AÑOS	81	2.543%	0.662%	3.205%	1%	2.884%
8 AÑOS	80	2.912%	0.758%	3.67%	1%	3.30%
9 AÑOS	79	3.281%	0.854%	4.135%	1%	3.72%
10 AÑOS	78	3.65%	0.95%	4.60%	1%	4.14%
11 AÑOS	77	3.676%	0.984%	4.66%	1%	4.19%
12 AÑOS	76	3.702%	1.018%	4.72%	1%	4.25%
13 AÑOS	75	3.728%	1.052%	4.78%	1%	4.30%
14 AÑOS	74	3.754%	1.086%	4.84%	1%	4.36%
15 AÑOS	73	3.78%	1.12%	4.90%	1%	4.41%

C.N.B.S. = Comisión Nacional Bancaria y de Seguros

CUADRO II (Cont.)
 TARIFA PARA EMBARCACIONES PESQUERAS COMERCIALES
 " A C E R O "
 1 9 8 8

EMBARCACIONES CON CASCO DE HIERRO Y MAS DE 15 METROS DE ESLORA

<u>ANTIGUEDAD</u>		<u>PERDIDA TOTAL</u>	<u>AVERIA PART. Y ABORDAJES</u>	<u>CUOTA TOTAL</u>	<u>DED. AVER. PARTICULAR</u>	<u>CUOTA ESPECIAL</u>
16 AÑOS	72	3.83%	1.16%	4.99%	1%	4.49%
17 AÑOS	71	3.88%	1.20%	5.08%	1%	4.57%
18 AÑOS	70	3.93%	1.24%	5.17%	1%	4.65%
19 AÑOS	69	3.98%	1.28%	5.26%	1%	4.73%
20 AÑOS	68	4.03%	1.32%	5.35%	1%	4.81%
21 AÑOS	67	4.336%	1.444%	5.78%	3%	5.20%
22 AÑOS	66	4.642%	1.568%	6.21%	3%	5.59%
23 AÑOS	65	4.948%	1.692%	6.64%	3%	5.98%
24 AÑOS	64	5.254%	1.816%	7.07%	3%	6.36%
25 AÑOS	63	5.56%	1.94%	7.50%	3%	6.75%

C.N.B.S. = Comisión Nacional Bancaria y de Seguros

CUADRO III
 TARIFA PARA EMBARCACIONES PESQUERAS COMERCIALES
 " M A D E R A "
 1 9 8 8
 EMBARCACIONES CON CASCO DE MADERA Y ESLORA DE MAS DE 15 METROS
 COMPRENDE CASCO DE FIBRA DE VIDRIO

<u>ANTIGUEDAD</u>		<u>PERDIDA TOTAL</u>	<u>AVERIA PART. Y ABORDAJES</u>	<u>CUOTA TOTAL</u>	<u>DED.AVER. PARTICULAR*</u>	<u>C U O T A ESPECIAL</u>
5 AÑOS	88,87,86 85,84,83	3.55%	0.95%	4.50%	1%	4.05%
6 AÑOS	82	3.70%	1.00%	4.70%	2%	4.23%
7 AÑOS	81	3.85%	1.05%	4.90%	2%	4.41%
8 AÑOS	80	4.00%	1.10%	5.10%	2%	4.59%
9 AÑOS	79	4.15%	1.15%	5.30%	2%	4.77%
10 AÑOS	78	4.30%	1.20%	5.50%	2%	4.95%
11 AÑOS	77	4.47%	1.27%	5.74%	2%	5.17%
12 AÑOS	76	4.64%	1.34%	5.98%	2%	5.38%
13 AÑOS	75	4.81%	1.41%	6.22%	2%	5.60%
14 AÑOS	74	4.98%	1.48%	6.46%	2%	5.81%
15 AÑOS	73	5.15%	1.55%	6.70%	2%	6.03%
16 AÑOS	72			6.92%	2%	6.23%
17 AÑOS	71			7.14%	2%	6.43%
18 AÑOS	70			7.36%	2%	6.62%
19 AÑOS	69			7.58%	2%	6.82%
20 AÑOS	68			7.80%	5%	7.02%
21 EN ADELANTE		7.80%			5%	7.02%

C.N.B.S. = Comisión Nacional Bancaria y de Seguros

CUADRO IV
 EMBARCACIONES CON CASCO DE HIERRO, DE MADERA Y DE
 FIBRA DE VIDRIO CON ESLORA HASTA DE 15 METROS
 1 9 8 8

<u>ANTIGUEDAD</u>		<u>PERDIDA TOTAL</u>	<u>AVERIA PART. Y ABORDAJES</u>	<u>CUOTA TOTAL</u>	<u>DED.AVER. PARTICULAR</u>	<u>C U O T A ESPECIAL</u>
NUEVAS	88	6.375%	1.125%	7.50%	1%	6.75%
1 AÑO	87	6.475%	1.150%	7.625%	1%	6.862%
2 AÑOS	86	6.575%	1.175%	7.75%	1%	6.98%
3 AÑOS	85	6.675%	1.20%	7.875%	1%	7.087%
4 AÑOS	84	6.775%	1.225%	8.00%	1%	7.20%
5 AÑOS	83	6.875%	1.25%	8.125%	1%	7.312%
6 AÑOS	82	6.98%	1.27%	8.25%	1%	7.42%
7 AÑOS	81	7.104%	1.286%	8.39%	1%	7.55%
8 AÑOS	80	7.228%	1.302%	8.53%	1%	7.68%
9 AÑOS	79	7.352%	1.318%	8.67%	1%	7.80%
10 AÑOS	78	7.476%	1.334%	8.81%	1%	7.93%
11 AÑOS	77	7.60%	1.35%	8.95%	1%	8.05%

C.N.B.S. = Comisión Nacional Bancaria y de Seguros

6. BASE DE DATOS.

Para identificar cual sería el costo de la prima para un determinado tipo de barco, además de lo que ya se mencionó, se tendría que realizar un análisis del comportamiento de siniestralidad que ha tenido en los últimos años dependiendo de la antigüedad que se tenga en la flota que se va a analizar.

Para ello, es muy necesario contar con una Base de Datos que nos permita ir registrando toda la información de los buques para que la toma de decisiones sea lo más objetiva y realista posible, siempre teniendo en mente el peligro latente que existe, cuando se encuentra navegando un buque en cualquier aventura marítima, ya que en cualquier momento puede ocurrir un siniestro, no obstante, que en las estadísticas no se haya reflejado ningún siniestro para un determinado tipo de barco, sin embargo de este tipo de estadísticas es de donde nos basamos para determinar la cuota y el deducible que se aplicará.

6.1 INFORMACION MINIMA NECESARIA PARA LA CREACION DE UNA BASE DE DATOS.

A continuación, se propone una lista de la información que debería incluir una base de datos para la tarificación del seguro de cascos-embarcaciones.

- * Número de Póliza.
- * Nombre de la embarcación.
- * Nombre de la Sociedad Cooperativa de Producción Pesquera o del Armador en su defecto.
- * Bandera.-Nacionalidad de la embarcación.

- * Puerto de Matrícula y Número de Registro.- Donde se registra la embarcación y el número que se le asigna.
- * Material del Casco.
- * Tonelaje Bruto.
- * Tonelaje Neto.
- * Eslora.- En metros o en pies.
- * Manga.- En metros o en pies.
- * Puntal.- El alto de la cubierta principal a la quilla del barco tomando como base la parte media del mismo.
- * Calado.
- * Puerto Base.- El nombre del lugar donde pasa la mayor parte del tiempo la embarcación.
- * Año de Construcción e Instalación.
- * Límites de Navegación.- Si está cubierto en aguas Nacionales o Internacionales.
- * Sociedad Clasificadora.
- * Clasificación.
- * Maquinaria Principal, Marca, Fuerza y Modelo.
- * Tipo de Embarcación.
- * Valor de la Embarcación.- Como se mencionó en el Capítulo II el determinar la suma asegurada tiene sus complicaciones como son: Los certificados de Inspección y Avalúo; en México, se realizan con el objeto de determinar cual es el valor de la embarcación. Sin embargo, existen empresas que se dedican a realizar avalúos de carácter comercial y el resultado es que los valores sean totalmente diferentes, ya que actualmente, el mercado de las embarcaciones se ha comprimido mucho y existen en el mundo muchos tipos de barcos como los que se utilizan en México, por lo que en algún otro País, se puede obtener al treinta o cincuenta -- por ciento del valor que costaría en México.

La vida probable de un Barco de acero son 25 años y la vida probable de un barco de madera son 20 años.

Se deprecian en línea recta directa afectada por los -- factores de obsolescencia y mantenimiento.

La fórmula que se aplica para obtener el valor actual - es la siguiente:

$$VA = VR \left(1 - \frac{n}{N} \right) f(o) f(c)$$

donde:

VA = Valor Actual

VR = Valor de Reposición

N = Vida probable proyectada

n = Vida transcurrida al momento de la valuación

f(o) = Factor de obsolescencia = o < 1

f(c) = Factor de conservación (mantenimiento) = c < 1

Por ejemplo: un barco de año de construcción 1985 cuyo valor de reposición sea 800'000,000 implicaría

$$VA = 800' \left(1 - \frac{3}{25} \right) 1 (.95) \quad VA = 669'$$

Y para la depreciación anual se considera como valor de reposición VR = 100 y como valor residual = Vd el 15% donde D= Depreciación, N= vida probable proyectada.

$$D = \frac{VR - Vd}{N} = \frac{85}{25} = 3.4\% \text{ anual}$$

- * Uso.- El tipo de servicio que presta la embarcación.
- * Beneficiario Preferente.- Anotar el nombre del Banco, en caso de existir un crédito hipotecario.
- * Frecuencia de viajes.
- * Tipo de mantenimiento a la maquinaria.
- * Cobertura Casco.- Vigencia o período de endoso.
- * Nombre del Propietario.
- * Casco-Embarcación y Equipo.- Tipo de Cobertura para el buque.
- * Suma Asegurada.- Valor unitario de cada bien asegurado.
- * Avalúo del Departamento de Ingeniería de la Compañía de Seguros.
- * Porcentaje de Cuota anterior.
- * Porcentaje de Cuota actual.
- * Deducible.
- * PandI, Embarcación y Equipo.- Tipo de cobertura.
- * Límite de Responsabilidad.- Suma asegurada a cubrirse en PandI.
- * Prima Anterior.- Cantidad de la Prima de la suma asegurada anterior.
- * Prima Actual.
- * Deducible.
- * Prima Neta.
- * Recargo por pago fraccionado.
- * Número de Siniestros.
- * Si ha tenido Siniestros o no.
- * Por qué monto.
- * Las causas del Siniestro.
- * El lugar del Siniestro.
- * Nombre de la Cooperativa Siniestrada.
- * Nombre del Barco Siniestrado.
- * Impuesto al Valor Agregado.

6.2 FUENTE PARA CAPTAR LA INFORMACION Y MANTENERLA ACTUALIZADA.

Se crea una ficha que contenga la información que cambia; nombre de la embarcación, nombre de la Sociedad Cooperativa o del Armador, Bandera, Puerto de Matrícula y Registro, Material del Casco, Tonelaje Bruto, Tonelaje Neto, Esloza, Manga, Puntal, Calado, Puerto Base, Año de Construcción, Límites de Navegación, Sociedad Clasificadora, Clasificación, Maquinaria Principal, Marca, Fuerza y Modelo, Tipo de Embarcación, Uso. Esta ficha la elabora el área de Emisión Marítimo y Transportes Cascos-Embarcaciones y se archiva en el área de emisión por nombre de la embarcación y Sociedad Cooperativa.

Una vez que esté instalado el sistema computarizado se carga y se queda almacenado y se alimenta solamente con los datos que cambian por ejemplo:

Número de póliza (lo asigna el área de emisión) valor de la embarcación (lo informa el área de ventas después de las negociaciones que efectuó) Beneficiario Preferente (lo informa ventas dependiendo las instrucciones del asegurado) frecuencia de viajes, tipo de mantenimiento a la maquinaria (lo informan los peritos independientes al área de valuación de riesgos) y ésta a su vez a emisión, cobertura del casco cobertura del PandI, suma asegurada por equipo (pangon, lanchas auxiliares, etc.) el área de ventas, avalúo del área de ingeniería, cuota anterior y cuota actual, deducible límites de responsabilidad PandI, prima anterior prima actual, prima neta (los da el área de suscripción a emisión), recargo por pago fraccionado.

Gastos de expedición de póliza, reducción autorizada, -

impuesto al valor agregado (estos los anota el área de emisión).

Los encargados de alimentar el sistema van a ser del departamento de emisión cascos-embarcaciones (dos personas) y cuando ocurra un siniestro el área de siniestros va a -- alimentar la computadora con toda la información que se -- tenga, esto lo hará el departamento de control administrativo del área de siniestros.

Las claves de acceso a los sistemas serán confidencia-- les y los conocerán solamente las personas responsables de mantener actualizado el sistema.

Con los datos anteriormente mencionados, se tendrá una Base de datos que nos permitirá elaborar una Estadística de Siniestralidad que nos ayude a identificar veraz y obje-- tivamente que tipo de siniestro, con que frecuencia o severidad ha ocurrido en los distintos tipos de barcos que ha-- yamos clasificado.

A continuación se identifican los tipos de siniestros -- más comunes que ocurren con barcos de bandera mexicana.

7. ESTADISTICA DE SINIESTRALIDAD.

Los tipos de siniestros más comunes son:

- * Varadura.
- * Hundimiento.
- * Remolque.
- * Colisión.
- * Empropelamiento.

- * Incendio.
- * Explosión.
- * Abordaje.
- * Huracán.

A continuación presento algunos cuadros que contienen - cifras reales de Compañías Aseguradoras Mexicanas, considerando una muestra de "X" asegurados y un tipo de flota como el que se muestra en el Cuadro \bar{X} , que nos sirven como ejemplo para el diseño de las Estadísticas de Siniestralidad, tomando los siguientes factores:

- * Experiencia en base a primas devengadas netas y siniestros registrados. 1)
- * Total de Primas devengadas netas y siniestros registrados por año y tipo de moneda.
- * Total de la muestra por asegurado, año y tipo de moneda.
- * Total de primas devengadas y siniestros por tipo de moneda y asegurados.
- * Total general de primas emitidas.
- * Total de primas por tipo de embarcación.
- * Desglose de siniestralidad por causa.

1) Prima devengada = Prima Directa.
Considerando que es por vigencia Anual vencida la prima devengada

CUADRO V
PRIMAS DEVENGADAS NETAS Y SINIESTROS REGISTRADOS

(M I L L O N E S)

<u>A Ñ O</u>	* <u>PRIMA DEVENGADA N E T A</u>	<u>SINIESTROS REGISTRADOS</u>	<u>% DE SINIESTRALIDAD</u>
1985	4,890	5,113	104.6
1986	6,467	8,087	125.1
T O T A L	11,357	13,200	116.2

(*) Prima devengada a base de 45/55avos sin Gastos de Adquisición y Administración.

En relación al cuadro V Primas Devengadas netas y siniestros registrados, cabe mencionar que la siniestralidad si fue alta pero una cantidad muy importante se recobra -- del reaseguro internacional aproximadamente el 95% y estas estadísticas están enfocadas solo a una parte de la Flota por lo que siguen existiendo utilidades en el ramo de marítimo y transportes barcos.

Por lo que respecta a (*) Prima Devengada a base de -- 45/55 avos sin gastos de adquisición y administración. Me estoy refiriendo a lo siguiente:

La Prima Devengada es la parte de la prima que ya se -- consumió por ejemplo: una póliza que tenga vigencia del 31 de Diciembre de 1987 al 31 de Diciembre de 1988 valuada en el mes de Septiembre quiere decir que la Prima Devengada -- es la parte de Diciembre de 1987 a Septiembre de 1988.

Lo que se denomina 45/55avos es lo siguiente:

.45 es la reserva de riesgos en curso

.55 es la prima devengada al final del ejercicio

Ejemplo: para calcular la prima devengada de 1988 sería

$$Pd88 = .45 P87 (1- g) + .55 P88 (1- g)$$

donde: Pd88 = Prima Devengada de 1988

P87 = Son las primas de 1987

g = gastos de administración y gastos de adquisición

P88 = Primas de 1988

CUADRO VI
PRIMAS DEVENGADAS Y SINIESTROS POR AÑO Y TIPO DE MONEDA.

(Millones)

AÑO	PRIMAS DEVENGADAS			SINIESTROS REGISTRADOS			% SINIESTRALIDAD		
	M.N.	DOLARES	TOTAL M.N.*	M.N.	DOLARES	TOTAL M.N.*	M.N.	DOLARES	TOTAL M.N.*
1985	1,973	9	4,890	1,105	13	5,113	56.0	130.0	104.6
1986	2,497	6	6,467	4,240	6	8,087	169.8	100.0	125.1
TOTAL	4,470	15	11,357	5,345	19	13,200	119.6	118.8	116.2

(*) Tipo de Cambio 1985 \$ 305.00 Por Dólar

Tipo de Cambio 1986 \$ 605.00 Por Dólar

CUADRO VII
TOTAL DE LA CARTERA POR ASEGURADO, AÑO Y TIPO DE MONEDA

(Miles)

MONEDA	ASEGURADO	MONTO DE PRIMA DEVENGADA			SINIESTRALIDAD REGISTRADA			% DE SINIESTRALIDAD		
		1985	1986	TOTAL	1985	1986	TOTAL	1985	1986	TOTAL
M.N.	V	89,689	69,974	159,663	4,003	11,007	15,010	4.5	15.7	9.4
	W	1'466,878	2'096,235	3'563,113	643,841	1'327,364	1'971,205	43.9	63.3	55.3
	X	130,711	-	130,711	112,860	-	112,860	86.3	-	86.3
	Y	96,251	96,448	192,699	54,432	3,740	58,172	56.6	3.9	30.2
	Z	189,933	234,157	424,090	289,651	2'897,964	3'187,615	152.5	1237.6	751.6
	TOTAL	1'973,462	2'496,814	4'470,276	1'104,787	4'240,075	5'344,862	56.0	169.8	119.6
D.O.L.A.R.E.S	V	305	329	634	25	- - -	25	8.2	- -	3.9
	W	369	1,877	2,246	26	18	44	7.1	1.0	2.0
	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Y	3,982	552	4,534	3,427	300	3,727	86.1	54.3	82.2
	Z	4,905	3,804	8,709	9,663	6,041	15,704	197.0	158.8	180.3
	TOTAL	9,561	6,562	16,123	13,141	6,359	19,500	137.4	96.9	120.9
TOTAL GRAL.	V	182,714	269,019	451,733	11,628	11,007	22,635	6.4	4.1	5.0
W	1'579,423	3'231,820	4'811,243	651,771	1'338,254	1'990,025	41.3	41.4	41.3	
X	130,711	-	130,711	112,860	-	112,860	86.3	-	86.3	
Y	1'310,761	430,408	1'741,169	1'099,667	185,240	1'284,907	83.9	43.1	73.7	
Z	1'685,958	2'515,577	4'221,535	3'236,866	6'552,769	9'789,635	192.0	258.4	231.8	
TOTAL	4'889,567	6'466,824	11'356,391	5'112,792	8'087,270	13'200,062	104.6	125.1	116.2	

CUADRO VIII
PRIMAS DEVENGADAS Y SINIESTROS POR TIPO DE MONEDA Y ASEGURADO 1986

MONEDA	ASEGURADO	P R I M A DEVENGADA	SINIESTRALIDAD REGISTRADA	% DE SINIESTRALIDAD
M.N.	V	69,974	11,007	15.7
	W	2'096,235	1'327,364	63.3
	Y	96,448	3,740	3.9
	Z	234,157	2'897,964	1,237.6
	TOTAL:	2'496,814	4'240,075	169.8
<hr/>				
DOLARES	V	329	- - -	- - -
	W	1,877	18	1.0
	Y	552	300	54.3
	Z	3,804	6,041	158.8
	TOTAL:	6,562	6,359	96.9
<hr/>				
TOTAL	V	269,019	11,007	4.1
GRAL.	W	3'231,820	1'338,254	41.4
M.N.	Y	430,408	185,240	43.1
	Z	2'535,577	6'552,769	258.4
TOTAL:		6'466,824	8'087,270	125.1

CUADRO IX
 MONTO DE PRIMA EMITIDA EN 1986 MARITIMO Y TRANSPORTES BUQUES.

(MILES)

ASEGURADO	UNIDADES ASEGURADAS	M O N T O D E P R I M A		
		M.N.	DOLARES	TOTAL M.N.*
V	210	97,437	458	374,527
W	1,654	2,918,937	2,614	4,500,407
Y	505	134,301	768	598,941
Z	66	326,056	5,297	3,530,741
TOTAL:	2,435	3,476,731	9,137	9,004,616

* TIPO DE CAMBIO PROMEDIO \$ 605.00 POR DOLAR.

CUADRO X
PRIMAS POR TIPO DE EMBARCACION MARITIMO Y TRANSPORTES
BUQUES 1986.

(MILES)

T I P O D E EMBARCACION	UNIDADES ASEGURADAS	M O N T O D E P R I M A		
		M. N.	DOLARES	TOTAL M.N. *
PESQUEROS	1,531	3,002,965	1,756	4,065,345
LANCHAS	747	20,415	370	244,265
ATUNEROS	122	402,843	6,377	4,260,928
ARRASTREROS	9	15,210	82	64,820
DIQUE	2	- - -	26	15,730
CARGUERO	1	1,294	- -	1,294
SARDINERO	16	12,516	367	234,551
VELERO	1	745	- -	745
ESCAMERO	3	12,592	159	108,787
CAMARONERO	1	2,668	- -	2,668
CHALAN	1	5,472	- -	5,472
BOTE	1	11	- -	11
TOTAL:	2,435	3,476,731	9,137	9,004,616

(*) TIPO DE CAMBIO PROMEDIO \$ 605.00 POR DOLAR.

CUADRO XI
 DESGLOSE DE SINIESTRALIDAD POR CAUSA MARITIMO Y TRANSPORTES
 BUQUES 1986

(MILES)

C A U S A	No. SINIESTRO		SINIESTRALIDAD REGISTRADA				SINIESTRALIDAD PAGADA			
	AVER.	PART. P. T.	AVERIA PART.		PERD. TOTAL		AVERIA PART.		PERD. TOTAL	
			M. N.	Ø	M. N.	Ø	M. N.	Ø	M. N.	Ø
VARADURA	24	1	139,582	--	57,829	--	77,533	--	37,829	--
EMPROPELAMIENTO	9	--	20,381	--	--	--	7,381	--	--	--
INCENDIO	10	1	30,406	--	95,375	--	5,276	--	--	--
EXPLOSION	1	--	6,000	--	--	--	--	--	--	--
COLISION	10	--	21,773	--	--	--	4,089	--	--	--
MAL TIEMPO	2	--	3,500	--	--	--	3,500	--	--	--
REMOLQUE	116	--	94,351	2	370	--	61,881	2	--	--
HUNDIMIENTO	23	13	180,584	--	434,775	--	74,024	--	347,050	--
NO ESPECIFICADO	55	2	136,438	16	106,000	--	59,765	16	64,000	--
T O T A L :	250	17	633,015	18	694,349	--	293,449	18	448,879	--

Estas estadísticas serían la base para analizar el comportamiento de la siniestralidad con el fin de calcular la prima en función del riesgo, y el margen de utilidad técnica para cualquier tipo de desviación que se pudiera tener a través de los años. Además se definiría la Utilidad Financiera después de absorber los gastos de administración y otros gastos.

Al contar con la Base de Datos y con las Estadísticas de Siniestralidad podríamos hacer un análisis que nos permita definir las causas principales de los siniestros, la fecha de ocurrencia en función a temporadas ya sea de pesca o de huracanes que son cuando ocurren la mayoría de los siniestros, el tipo de Barco que está teniendo una mayor siniestralidad, el monto de las primas comparado contra los siniestros y considerándose gastos de administración, gastos de adquisición y utilidad. Considero que los parámetros que en términos generales se manejan pueden ser 15% gastos de administración, 9% gastos de adquisición, 6% utilidad.

Lo anterior nos permitirá poder efectuar una selección de cartera más efectiva, un análisis trimestral de como está el ramo, poder medir el riesgo moral y probablemente generar campañas en apoyo al mantenimiento de las embarcaciones ofreciendo algún beneficio para los cooperativistas o armadores que tengan en muy buen estado sus embarcaciones y un bono a los agentes o corredores que no tengan o tengan una baja siniestralidad en las flotas que tienen aseguradas.

Por lo que se refiere a la Base de Datos, esta sería de mucha utilidad ya que nos permitiría tener información de las diversas flotas que tenemos aseguradas y poder planear

las estrategias a seguir para las renovaciones en base a la información que tengamos de la flota de una cooperativa o armador por ejemplo.

Pero lo más importante de estas dos herramientas en mi opinión es el poder empezar a crear nuestra propia información para que posteriormente y con las bases actuariales - podamos tomar nuestras propias decisiones en cuanto al costo, deducibles y plenos de retención de las pólizas de cascos-embarcaciones.

De lo anterior podemos pensar que si se continua utilizando las tarifas tradicionales de los mercados de Lloyd's y del mercado americano, lo más probable es que no se esté apegando a la realidad de nuestro País, ya que como lo mencioné anteriormente, las causas y circunstancias que se manejan alrededor del Seguro Marítimo en los mercados internacionales son totalmente distintas a lo que sucede en México.

De esta manera, se elaboraría una tarifa dinámica ajustándose a la realidad de México, ya que los siniestros son impredecibles en cuanto a su ocurrencia y su grado de severidad; sería tan flexible que permitiría analizar cuando - un tipo de barcos haya tenido un alto grado de siniestralidad en algún período determinado.

Estas dos herramientas, tanto la creación de una Base - de Datos como la conformación de una Estadística de Siniestralidad, nos permitirá definir objetivamente cuales deberán ser los costos y deducibles para cada tipo de barco y cada asegurado, así como analizar las causas de los siniestros a nivel micro y a nivel mercado nacional, totalmente basado en la experiencia mexicana.

Para lo cual sugiero la aplicación de la teoría del -- riesgo que de una manera muy resumida divide el problema -- en la determinación de dos funciones de distribución básica:

- * Distribución del número esperado de siniestros por -- unidad de tiempo (generalmente resulta ser una distribución poisson)

- * Distribución del monto de cada siniestro.

Una vez determinadas estas dos distribuciones, mediante la convolución de las mismas es posible estimar la distribución del total de siniestros a cargo de la compañía aseguradora en una unidad de tiempo.

Esta última distribución permite el cálculo de primas, plenos de retención, niveles de reserva técnica, etc.

La base de datos y las estadísticas aquí propuestas permiten estimar estas dos distribuciones lo cual no es el objetivo de esta tesis.

CONCLUSIONES

El Seguro Marítimo está considerado como uno de los más importantes dentro del ramo de los Seguros de Daños.

Es por esta razón que decidí adentrarme en el estudio de este interesante tema, lo cual me ha llevado a poder dimensionar la importancia del seguro marítimo en México.

En este trabajo se han analizado los antecedentes desde que nace la necesidad del seguro en el siglo XIV, hasta la construcción del primer Buque Tanque Mexicano, pasando por la evolución que han tenido los diferentes medios de transporte por mar y evaluando los procesos que se siguen para asegurar un buque, tomando como base una buena suscripción, una correcta valuación, a través del certificado de Inspección y Avalúo, una adecuada colocación del riesgo, una buena y oportuna emisión, la cobranza de la póliza y hasta el último fenómeno que se puede presentar y que es el siniestro; lo cual no debe ser motivo de preocupación si se siguieron los pasos adecuados para la contratación del seguro, ya que si recordamos el principio del seguro se define de la siguiente manera: "Por el contrato de seguro la empresa aseguradora se obliga, mediante el pago de una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad del contrato".

Por lo cual se puede concluir, que el seguro fue creado para hacer frente a los siniestros que puedan ocurrir y que el correcto aseguramiento del bien asegurable nos permitirá tener la solvencia económica, técnica y moral para cualquier tipo de eventualidad que pueda presentarse.

Por todo lo anterior, considero que es importante que se profundice en el estudio del Seguro Marítimo, así como, crear una tecnología propia acorde al crecimiento que está teniendo nuestro País, en cuanto a la construcción de nuevas embarcaciones, al del comercio marítimo y a la dependencia cada día mayor de los recursos del mar.

Es necesario fomentar la creación de Estadísticas y de Bases de Datos, que nos permitirán poder diseñar una Tarifa exclusiva para México; ya que como lo mencioné durante el desarrollo de este trabajo, generalmente se han basado en las tarifas a nivel internacional, que considero no son tan válidas para aplicarse a nuestro País, ya que las situaciones son diferentes a lo que sucede en Londres o en Estados Unidos, por dar un ejemplo.

Aunque la cobertura para una embarcación es la misma tanto en Inglaterra como en Estados Unidos y México, las cuotas y condiciones son diferentes entre los tres mercados ya que influyen factores como:

El tamaño del mercado (la cartera que tienen asegurada) la experiencia que han tenido primas en comparación con si niestros y los análisis técnicos que si se han efectuado en esos países, lo anterior por lo que se refiere a cuotas.

Por lo que respecta a comisiones, éstas cambian en cada mercado. Por ejemplo, las que se pagan a un corredor o productor en México son del 9%, en Estados Unidos del 5% y en Inglaterra del 4%, en términos generales.

Además en México existen reservas de primas en los otros países no, en México fue implantado el 45% para ga--

rantizar el pago de los siniestros y se devuelve un año -- después al reasegurador más los intereses correspondientes en monedas originales.

Debido a que los armadores, el riesgo moral, las embarcaciones, la operación, el mantenimiento y las medidas de seguridad son diferentes, este trabajo lo he enfocado a dar a conocer las bases sobre las que opera el Seguro Marítimo en México actualmente para que se pueda conceptualizar y difundir la importancia de este seguro y llegar a crear una nueva tarifa que contemple todos los puntos que he mencionado, así como crear, especialistas en el manejo del Seguro Marítimo en México.

Actualmente existe en el País la Compañía de Seguros más grande de latinoamérica y el ramo más importante para efectos de captación de primas es el de marítimo y transportes.

La importancia del reaseguro ha quedado de manifiesto durante el desarrollo de este trabajo, sin embargo, quisiera recalcar algunos conceptos que considero son fundamentales.

- * Hemos observado que la Dependencia del Reaseguro Internacional es muy alta.
- * También sabemos que pagamos una cantidad importante de Primas al reaseguro.
- * El Reaseguro ha funcionado bien en el momento de los siniestros catastróficos.

- * Debemos considerar que el pago de la prima al reasegurador es cierta y la recuperación del siniestro es fortuita, ya que la Prima se paga anual pero no sabemos si va a ocurrir un siniestro en este año. Es por esta razón también, que requerimos profesionistas que podamos efectuar análisis y hacer propuestas en base a las probabilidades y al cálculo de los riesgos.

Quizá una solución podría ser incrementar nuestro plno de retención, obviamente con márgenes de seguridad y no dejando de tomar en cuenta ni un momento al reaseguro internacional, ya que su función en el aseguramiento de cascos-embarcaciones es prioritaria.

Durante el desarrollo de este trabajo han nacido preguntas, problemas del seguro marítimo y propuestas de soluciones, por lo que a continuación y a manera de conclusión voy a plantear lo siguiente:

- ¿Conocemos la importancia que tiene el Seguro Marítimo en México?.
- Sabíamos que uno de los ramos de seguros más antiguo - que existe es el de marítimo y transportes.
- La compañía de seguros líder del mercado Latinoamericano- tiene como principal ramo por efectos de captación de primas al de marítimo y transportes.
- Porque el Actuario no ha incursionado tan profundamente en el Seguro de Daños.
- La importancia que tiene para México el Seguro Marítimo lo convierte en un reto para nosotros los actuarios.

- + El principal problema desde mi punto de vista es la falta de información sistematizada de las flotas que tenemos aseguradas.
- + La dependencia total de lo que sucede en Inglaterra y - en Estados Unidos.
- + El riesgo moral que ha existido en el manejo de algunas flotas.
- + La falta de Bases de Datos y Estadísticas.
- + La falta de una tarifa para el seguro de cascos embarcaciones acorde al mercado nacional.

Las soluciones que he propuesto son:

- * La creación de una Base de Datos y de Estadísticas de - siniestralidad (desarrolladas en el capítulo V).
- * Buscar una cierta independencia de lo que sucede en -- otros países y crear nuestras propias bases de acuerdo - a las características del seguro marítimo nacional, -- aprovechando la experiencia que ha hemos obtenido de - países como Inglaterra y Estados Unidos, precursores en todos los campos del seguro y principalmente en el seguro marítimo.
- * El mecanismo para el manejo adecuado del seguro marítimo en México a través de la suscripción, la valuación - y Selección de Riesgos, la emisión, la cobranza, la asesoría y el pago de los siniestros (desarrollados en el capítulo IV).

* Que el medio actuarial participe con un mayor peso específico en el Seguro de Daños y principalmente en el seguro marítimo.

* El dar a conocer al medio actuarial a través de este trabajo la importancia que tiene el seguro marítimo dentro del medio asegurador mexicano.

• Como lo mencioné en la Introducción, espero que este trabajo sea de utilidad para todos aquellos Actuarios o profesionistas relacionados con el manejo de los seguros; y que se puedan desprender una serie de proyectos para la creación de una Base de Datos, una nueva tarifa y sobre todo lograr el manejo adecuado de una cartera de cascos-embarcaciones.

BIBLIOGRAFIA

- AGENDA ESTADISTICA PESQUERA.
Secretaría de Pesca.
México, D.F.
1986.

- ANDERSON JONATHAN.
Redacción de Tesis y
Trabajos Escolares.
Editorial Diana
México, D.F.
1983.

- ANUARIO ESTADISTICO DE PESCA.
Dirección General de Informática,
Estadística y Documentación.
Secretaría de Pesca.
México, D.F.
1986.

- APPLEMAN EARL
INLAND MARINE INSURANCE
Editorial McGraw Hill
Insurance Series New York, N.Y.
1974.

- APUNTES SOBRE LA CLASIFICACION DE BUQUES IMPARTIDA POR
LA SOCIEDAD CLASIFICADORA NORUEGA DET NORSE VERITAS.
México, D.F.
1983.

- BEARD R.E.
Rish Theory.
The stochastic Basis of Insurance.
Third Edition.
Chapman and Hall.
England 1984.

- CLOWES WILLIAM.
Lloyd's Nautical.
Year Book.
Published by Lloyd's of London.
Press LTD.
London.
1981.

- DANJON, DANIEL.
Tratado de Derecho Marítimo.
Tomo I, II, III, IV.
Editorial Reus.
Primera Edición.
Madrid, España.
1960.

- DEPARTAMENTO DE REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL
MATRICULA DE EMBARCACIONES.
Secretaría de Pesca.
México, D.F.
1986.

- DICCIONARIO TECNICO MARITIMO.
Centro de Estudios Superiores Navales.
México, D.F.
1982,

- HANDY BOOK FOR SHIP OWNERS & MASTERS.
Issued by the Manager.
Thos R. Miller and Son.
Bermuda.
1984.

- LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO.
Editorial Porrúa.
México, D.F.
1980.

- LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO.
Código de Comercio y Leyes Complementarias.
Editorial Porrúa.
México, D.F.
1981.

- LIST OF VESSELS AND CORRESPONDENTS.
The Steamship Mutual Underwriting.
Association (Bermuda) Limited.
1987/1988.

- MANUAL DE SUSCRIPCION DE SEGUROS MARITIMOS.
(CASCOS-EMBARCACIONES).
Aseguradora Mexicana.
México, D.F.
1983.

- MODIFICACIONES A LAS REGLAS Y CORRESPONSALES
PARA 1985/1986.
The Steamship Mutual Underwriting.
Association (Bermuda) Limited.

- NOCIONES BASICAS SOBRE COOPERATIVAS PESQUERAS.
Secretaría de Pesca.
México, D.F.
1985.

- PANORAMA ATUNERO.
Publicación de la Sección Especializada
en la Pesca de Atún.
Cámara Nacional de la Industria Pesquera.
México, D.F.
1987.

- THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING
ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED.
Rules & Correspondents.
1986/1987.

- THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING
ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED.
1987/1988 Rules.
CLASS I PANDI
CLASS II DEFENCE
CLASS III STRIKES

- THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING
ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED
Sea Venture.
1979.

- VILCHES ALCAZAR RECAREDO.
El Consulado del Mar.
México, D.F.
1984.

- WINTER D. WILLIAM.
Marine Insurance
Editorial McGraw Hill
New York, N.Y.
1982.

- ZAMUDIO COLLADO, LUIS M.
Teoría y Práctica de los Seguros
de Daños en México.
Editora Mexicana de Periódicos,
Libros y Revistas, S.A.
Primera Edición.
México, D.F.
1980.