



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES
Ciudad Universitaria

31
2es.

**"EL SEGURO DE TRANSPORTE, COMO FACTOR DE
ELIMINACION DE RIESGO EN EL COMERCIO
INTERNACIONAL"**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES
P R E S E N T A:
FABIANA ISABEL LOPEZ FERNANDEZ

ASESOR: LIC. ALFREDO CORDOVA KUTHY

México D.F.

1992

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México



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

TEMA:

El Seguro de Transporte en el Comercio Internacional.

I.	INTRODUCCION.	1
II.	MARCO TEORICO.	4
III.	PRINCIPIOS DEL COMERCIO INTERNACIONAL.	9
IV.	EL SEGURO DE TRANSPORTE.	37
V.	PLANTEAMIENTO DE UN CASO PRACTICO DE UNA CIA. COMERCIALIZADORA MEXICANA. (SINIESTROS).	63
	CONCLUSIONES.	81
	BIBLIOGRAFIA.	89

I. INTRODUCCION.

La necesidad de seguridad es inherente al ser humano. Desde su origen el hombre siente la necesidad de estar seguro frente a situaciones climatológicas o meteorológicas adversas, el ataque de animales u otros hombres y busca diversas formas de protección, como son la agrupación en tribus o la construcción de viviendas.

Más adelante el hombre comprueba que hay circunstancias en las que puede perder sus bienes total o parcialmente y observa así mismo que para desarrollar sus actividades comerciales ha de buscar algún tipo de protección económica, frente a tales circunstancias, es donde aparece la idea del seguro. ^{1/}

No se sabe claramente cuando aparece el primer seguro pero se puede apreciar que sus primeras manifestaciones siempre están relacionadas con las actividades comerciales y con los viajes de los mercaderes a través de medios hostiles.

Los primeros antecedentes se pueden encontrar en la antigua Grecia donde apareció el contrato de "préstamo a la gruesa" por el que el prestamista debería perdonar el préstamo hecho al comerciante para financiar un viaje marítimo si el barco se perdía por cualquier cosa.

1/ Pfeffer y D.R. Clock: Perspectivas del seguro Trad. Española J. Aldaz Editorial Mapfre, Madrid.
Pag. 1.

Durante los siglos XII a XIV se produjo un gran desarrollo del seguro marítimo, al mismo tiempo que se perfeccionaron y aparecieron nuevas modalidades. Por ejemplo los mercaderes que asistían a las ferias locales podían asegurar sus productos contra los riesgos de incendio y robo.

La primera póliza de la que se tiene noticia se hizo en Génova en 1347, y la primera cobertura en coaseguro se dio también en Génova en 1370.^{2/}

En el siglo XV el desarrollo de incipientes industrias precisaba de abundantes materias primas que les eran transportadas por vía marítima y por la misma vía salían sus productos a otros países. De este modo surgió la necesidad de proteger este comercio, lo que llevó a desarrollar la práctica aseguradora.

Inglaterra en el siglo XVIII era la nación predominante en el comercio internacional por lo que su influencia en los métodos y condiciones del seguro se difundieron y aplicaron por todo el mundo y fue ahí donde se adoptó un contrato de seguro marítimo uniforme lo que se considera el nacimiento de la Lloyd's de Londres.

En el desarrollo histórico del seguro merece mención especial la Lloyd's de Londres dado que desde su fundación ha realizado importantes aportaciones al mercado de seguros

y actualmente interviene en el mercado de reaseguro que ha adquirido volúmenes extraordinarios y constituye el principal mercado de plataformas petroleras, seguros de aviación y seguro marítimo.

Desde la Revolución Industria, el seguro ha venido haciendo frente a los riesgos creados por el avance tecnológico y por la complejidad de la sociedad la cual requiere de seguros personales, de automóvil, etc. que ha hecho que la industria del seguro tenga una influencia social y económica ascendente.^{3/}

En especial el seguro de transportes y el seguro marítimo han tenido un gran desarrollo por la intensificación del comercio internacional y por la complejidad de algunas de las mercancías que se transportan lo que ha hecho que en un momento dado las aseguradoras tengan que efectuar fuertes indemnizaciones para lo cual es muy importante que se cuente con el apoyo de el reaseguro internacional.

En gran parte el desarrollo de los seguros se ha dado por el reaseguro que distribuye el exceso de riesgo de una compañía entre otras y entre varios países lo que constituye un elemento de solidaridad entre los diferentes países, y grandes catástrofes naturales o accidentes.

3/ Perspectivas del Seguro Ob. Cít. Page. 5 Editorial Haffre, Madrid. pp 220

II. MARCO TEORICO.

Desde 1989 se inició en México un proceso de desregulación del Mercado de Seguros en cual tuvo la finalidad de igualar las condiciones del mercado mexicano con los mercados internacionales, lo anterior se buscó a través de la apertura a las inversiones extranjeras hasta el 49% del control de las Aseguradoras Nacionales y la autorización a extranjeros para ejercer la actividad de agente de seguros, corredor con el 100% de capital.

Otra acción muy importante fue la desincorporación de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas con lo cual se logra una especialización en dicho órgano y agilizar la toma de decisiones. Una de las funciones principales de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas será vigilar el cumplimiento de la tarifa ante ella registradas por las Cías de Seguros e imponer multas y sanciones, en caso de no hacerlo. Así mismo debe vigilar los estados financieros y sus márgenes de solvencia de manera que sean coherentes con sus tarifas.^{4/}

El margen de solvencia consiste en que las Cías. de Seguros deben contar con reservas económicas suficientes para hacer frente a su responsabilidad contraída con los asegurados, en el momento en que la Comisión Nacional de

^{4/} Folleto de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. p. 3 Trimestral 3^o Trimestre. 1992.

Seguros y Fianzas determine que las reservas son insuficientes, dicha empresa deberá aumentar su capital.

Antes de la desregulación existía en nuestro país una tarifa emitida por la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros y de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) la cual era obligatoria para todas las Cias. de Seguros lo que convirtió el mercado mexicano en un mercado de servicio poco especializado y sin la estructura técnica necesaria para suscribir los riesgos.^{5/}

Debido a la tendencia de globalización de sus economías y de la integración en bloques económicos, las compañías nacionales han modificado sus tarifas con una clara tendencia a la baja a modo de estar en condiciones de competencia ante un mercado abierto.

Debido a la tendencia mundial de globalización de la Economía, México ha sufrido una serie de transformaciones encaminadas a integrarse a este proceso.

En la actualidad el Comercio Mundial, se proyecta al futuro como un proceso fundamental para el desarrollo. Nuestro país se dispone a participar activamente en el mejoramiento industrial y comercial que el mundo moderno propone y se plantea, la creación de un nuevo orden económico.

5/ Folleto de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. Trimestral 3^o Trimestre. 1992.

El nuevo esquema económico, propone mayor participación de los capitales extranjeros mediante la creación de estímulos y condiciones propicias para la inversión, así como adecuaciones a las leyes y reglamentos para integrar a las empresas nacionales dentro de este proceso.

Las condiciones de intercambio marcan una tendencia, hacia la especialización de la producción, en renglones específicos y el ramo de seguros no es la excepción.

Si bien es cierto y la historia lo confirma, el hombre por naturaleza ha sido comerciante y ya entre las tribus que poblaban nuestro continente, se realizaban transacciones comerciales denominadas intercambios o trueques, ya que al no existir una moneda, tales negociaciones se efectuaban intercambiando los productos que cada uno poseía. Sin embargo, esa misma historia nos menciona, que en el antiguo continente especialmente en el mar mediterráneo, ya los Romanos, Rodianos y Fenicios adelantaban el comercio utilizando para tales negociaciones medios terrestres y especialmente acuáticos.^{6/}

Lo anterior nos indica que desde hace varios siglos, la figura de la COMPRA-VENTA existe como base de toda transacción económica, lo que además origina la necesidad, de que los intereses comerciados por la operación de la

6/ Paniagua A. Pardo y J.M. Pérez La Evolución del Comercio. Int. pág. 26 Editorial Nueva Era 2^o edición. México. D.F.

COMPRA-VENTA, sea trasladados del lugar del almacenamiento del vendedor, al lugar de almacenamiento del comprador, de esta acción podemos establecer, que la actividad del transporte, es tan antigua como la operación de COMPRA-VENTA, misma que finca su origen en esta última.

Es evidente que en esa época, la actividad del transporte era realizada por el mismo comprador con sus propios medios, y por lo tanto los riesgos de pérdidas o daños de las mercancías compradas estaban a cargo del mismo comprador.

El desarrollo de la ciencia y la tecnología hizo que ya en el siglo XVIII se iniciara la actividad del transporte marítimo como el camino más corto para efectuar el transporte de mercancías. Sin embargo, regularmente los dueños o propietarios de las mercancías iban a bordo de los buques que conducían su carga, con destino a los puertos donde normalmente efectuaban en forma personal la venta teniendo ellos en consecuencia a su cargo, los riesgos de daños o pérdidas. No fue sino a fines del siglo XIX, cuando las actividades comerciales en base a contrato de COMPRA-VENTA, vinieron a aparecer en relación con la venta de mercancías de un país a otro y de un continente a otro.^{7/}

7/ S.S. Huebner y K. Black. El Seguro de Daños y el Seguro de Vida. Pág. 197. 198.199 Editorial Napfe Segunda edición.

En el mercado de seguros encontramos dos grandes divisiones, los Seguros de Daños y los Seguros de Personas.

Dentro del Seguro de Daños tenemos que se dividen en:

- Incendio.
- Transportes.
- Responsabilidad Civil.
- Ramos Diversos.
- Automóviles.

En el Seguro de Personas tenemos que se dividen en:

- Gastos Médicos Mayores.

Vida.

III. PRINCIPIOS DE COMERCIO INTERNACIONAL.

Dentro de las causas básicas y extremas de toda actividad económica, se debe considerar por una parte, la distribución desigual de los recursos productivos, aunados a las actitudes adquiridas por los hombres, y por la otra, las ventajas que resultan de la división del trabajo y de la especialización consiguiente.

El Comercio Internacional, no es ya un intercambio entre las economías nacionales, sino una manifestación de la división internacional del trabajo, que permite la coparticipación de los dos o más países en los procesos productivos.

Desde la década de los 60's se observa en el Comercio Internacional una tendencia creciente en la participación del flujo de productos entre plantas industriales localizadas en distintos países. Este flujo de productos, se da tanto entre las plantas industriales de una misma empresa o corporación, como entre plantas de distintas empresas bajo acuerdos de subcontratación.^{8/}

La recesión económica mundial ha obligado a las empresas a instrumentar medidas que permitan incrementar la eficiencia en los procesos productivos, a fin de reducir costos y poder enfrentar una creciente competencia en los

8/ Torres Gaytan Teoría del Comercio Internacional. Siglo XXI pags. 204, 205 y 206 Jera Ed. México, D.F.

mercados internacionales.

El Comercio Internacional sólo puede concebirse como un caso especial del comercio en general. Las leyes y principios que rigen el Comercio Interno, poseen en general la misma validez en el campo del Comercio Internacional, no obstante sufrirá ciertas modificaciones y complicaciones a causa de los fenómenos que genera (TIPO DE CAMBIO) o por los obstáculos artificiales (ARANCELES) a los cuales suelen incorporarse ciertas dificultades naturales (COMO EL MAYOR COSTO DEL TRANSPORTE).^{9/}

Sin embargo todos estos aspectos no cambian su naturaleza, a juzgar por sus finalidades lucrativas o al abastecer a un país de aquello que carece.

El Comercio Nacional de igual manera que el Comercio Internacional, se rige por los principios de la economía lucrativa, complicados cuantitativa y cualitativamente pero las leyes del valor, de los precios (OFERTA Y DEMANDA) de los rendimientos no proporcionales y otras más rigen por igual el intercambio internacional y nacional.

En la etapa Mercantilista, se invirtió el pensamiento y surgió la preferencia por exportar al máximo e importar al mínimo.

^{9/} Castañeda I. Fundamentos del Comercio Internacional. pp. 287. 289 3. XXI 2^o edición, México.. D.F.

Se buscaba adquirir metales preciosos por medio del saldo neto con el intercambio externo. Después durante la época librecambista se reconoció, que era tan conveniente la exportación como la importación. Con apego a este principio se acepta que es preferible comprar barato, que fabricar caro.

Es preciso conocer primero los costos relativos a fin de que los países compren en el mercado, donde adquieran las mercancías baratas y vendan sus productos en el que pague precios más elevados. En términos generales, actualmente se reconoce que el comercio es un recurso para el bienestar y un instrumento para el desarrollo económico. Las divergencias surgen al tratar de precisar qué mercancías y a qué precios deben importarse o exportarse.

Desde los Mercantilistas suele estudiarse el Comercio Internacional separadamente del nacional, lo cual se explica principalmente por:

- Desde esta época data el nacimiento de las nacionalidades, de los Estados políticamente independientes con unidad orgánica y una unidad política económica propia.
- El Comercio Exterior, fue siempre considerado como fuente de ingresos para la Hacienda Pública.

- Hubo necesidad de explicar los fenómenos especiales surgidos de las relaciones Económicas Internacionales. (Como el tipo de cambio en el efecto de los aranceles y otras restricciones), necesidad acentuada en un mundo de nacionalismo, donde cada país, se convierte en sujeto de propio de estudio, en el sentido, de que cada uno busca la ganancia máxima frente a los demás, razón por la que se ha juzgado necesario estudiar en que medida las relaciones económicas con el exterior afectan el nivel de su actividad interior.^{10/}

Lo anterior se mide actualmente por UN INSTRUMENTO DENOMINADO BALANZA DE PAGOS.

No podríamos concluir este capítulo sin mencionar la Balanza de Pagos.

Las operaciones de la Balanza de Pagos se agrupan en tres grandes cuentas, en el activo y el pasivo; que comprende transacciones de distinta naturaleza, tales como:

1. El Intercambio de Bienes.
2. La Presentación y Contrapresentación de Servicios.
3. La Compra-Venta de Títulos (Documentos de deuda o de Propiedad).

10/ Fundamentos del Comercio Internacional. Ob. Cit. pág. 301-302.

Los movimientos de oro y en general los cambios de liquidez internacional (Divisas y Depósitos en cuenta corriente) y las transferencias unilaterales de poder adquisitivo internacional son los conceptos que finalmente efectúan el ajuste real.^{11/}

11/ Teoría del Comercio Internacional. Ob. Cit. pág. 231

La Utilidad de la Balanza de Pagos:

La utilidad de la Balanza de Pagos radica en la importancia que tiene para un país conocer los efectos del doble juego de las importaciones y las exportaciones de Bienes y Servicios, en donde adquiere su verdadera importancia también los préstamos exteriores y las inversiones directas, más que por sus efectos sobre el equilibrio o el desequilibrio financiero del país frente al exterior, por su contribución al desarrollo económico.^{12/}

12/ Teoría del Comercio Internacional. Cit. pág. 234 3^o edición. México, D.F.

Generalidades de Transportes.

El desarrollo de la industria y el comercio en las ciudades, entre ciudades, entre países y/o continentes, generó un alto desarrollo de las actividades de compra-venta.

Al proyectarse el transporte como una actividad independiente del vendedor y comprador, como origen de la negociación de las mercancías, los riesgos de daños y pérdidas pasaran a la entidad natural o jurídica que llevará a cabo tal actividad, esta persona o entidad se denominará "Transportista".^{13/}

Ante esta nueva situación legal, el transportista, al adquirir por un contrato de transporte, la responsabilidad de los daños o pérdidas de las mercancías que recibe normalmente del vendedor, con quien celebra el contrato de transporte, se ve obligado a protegerse contra los riesgos de pérdidas o daños mientras la mercancía permanezca en su poder.

Como se observa la actividad del transporte de mercancías está íntimamente ligada a la actividad comercial de compra-venta y los diferentes problemas presentados al inicio de sus actividades, originó la necesidad de crear acuerdos, tanto nacionales como internacionales en esta materia.

13/ Benítez de Lugo: Trabajo de Seguro. I. E. Revis., Madrid, págs. 91-92. España 1^o edición.

Normalmente las actividades de compra venta se rigen por el código de comercio del país vendedor y se ajustan al código internacional la forma de compra-venta, en lo que hace referencia a la transferencia de los riesgos y costos, es decir hasta donde y en que punto terminan los riesgos y costos del vendedor y en cual se inician los del comprador.^{14/}

Este código internacional es normalmente conocido con siglas, entre otras las siguientes:

Sigla internacional y su significado	Responsabilidades
Ex Works (E.W.) Fuera de la Fábrica, Fuera del Almacén.	El riesgo es transferido cuando las mercancías son puestas a disposición del comprador de acuerdo con los términos del contrato.
Free Carrier (F.C.) Libre a Entrega a Transportador.	Seguros a ser cubiertos por el comprador. El riesgo es transferido cuando las mercancías son tomadas en custodia por el transportador en el momento y

14/ Tratado de Reservas. Ob. Cit. pág. 93 1^o edición Madrid, España.

lugar acordado, indicado en el contrato.^{15/}

Seguros a ser cubiertos por el comprador desde el punto donde lo recibe el transportador.

Seguros a ser cubiertos por el vendedor hasta el lugar indicado en el contrato.

Free on Railroad (F.O.R.)
Libre Sobre Riel o Libre
Sobre Camión.

El riesgo es transferido cuando las mercancías han sido puestas a la custodia del ferrocarril, o del camión.

Seguros a ser cubiertos por el comprador.

Seguros a ser cubiertos por el vendedor hasta el ferrocarril o camión.

Free on Board Airport
(F.O.B. Aeropuerto)
Libre en el Aeropuerto.

El riesgo es transferido cuando las mercancías son entregadas a la custodia del transportista aéreo, y otra

15/ L. Carter. Situación Legal del Código Internacional. pág. 75 Editorial Omega. México. D.F. 2ª edición.

persona nombrada por el comprador.

Seguros a ser cubiertos por el comprador.^{16/}

Seguros a ser cubiertos por el vendedor hasta el momento que transfiere el riesgo.

Free Along Side Ship
(F.A.S.)

Libre al Lado del Buque.

El riesgo es transferido cuando las mercancías son entregadas efectivamente al lado del buque en el puerto indicado de embarque.

Seguros a ser cubiertos por el comprador.

Seguros a ser cubiertos por el vendedor hasta el buque.

Free on Board (F.O.B.)
Libre a Bordo.

El riesgo es transferido cuando las mercancías hayan pasado efectivamente la borda del buque en el puerto de embarque.

^{16/} Situación Legal del Código Internacional Ob. Cit. pág. 92 Editorial Omega, México D.F. 2^o edición.

Seguros a ser cubiertos por el comprador.

Seguros a ser cubiertos por el vendedor hasta la borda del buque.^{17/}

Cost and Freight (C.F.)
Costos y Fletes.

El riesgo es transferido cuando las mercancías hayan pasado efectivamente la borda del buque en el puerto de embarque.

Seguros a ser cubiertos por el comprador.

Seguros a ser cubiertos por el vendedor hasta la borda del buque.

Cost, Insurance and Freight (C.I.F.)
Costos Seguros y Fletes.

El riesgo es transferido cuando la carga ha pasado efectivamente la borda del buque en el puerto de embarque.

^{17/} Situación Legal del Código Internacional. Ob. Cit. Pág. 94 Editorial Omega. México, D.F. 2a edición.

Delyvery Cost Paid

(D.C.P.)

Flete o Transporte Pagado.

Seguro a ser cubierto por el vendedor (en representación del comprador) hasta el puerto nombrado de destino.^{18/}

El riesgo es transferido cuando la carga es tomada en custodia por el primer transportador, quien ha aceptado la transportación desde el lugar de salida.

Seguro a ser cubierto por el comprador.

Cost Insurance Paid

(C.I.P.)

Flete, Transporte y Seguro Pagado.

El riesgo es transferido cuando la carga es tomada bajo custodia por el primer transportista.

Seguros a ser cubiertos por el vendedor (en representación del comprador)

Ex Ship (EXS)

Fuera del Buque.

El riesgo es transferido cuando la carga ha sido

^{18/} Situación Legal del Código Internacional. Ob. Cit. Pág. 95 Editorial Omega. México. D.F. 2a edición.

efectivamente puesta a disposición del comprador a bordo del buque en el puerto de destino.

Seguro a ser cubierto por el vendedor.^{19/}

Ex Quail (EXQ)
Fuera de Terminal.

El riesgo es transferido cuando la carga ha sido efectivamente puesta a disposición del comprador, sobre el muelle del destino.

Seguro a ser cubierto por el vendedor.

Delivery At Frontier
(D.A.F.)
Entregado a Frontera.

El riesgo es transferido cuando la carga es puesta a la disposición del comprador en el lugar de la frontera.

Seguro a ser cubierto por el vendedor.

Seguro a ser cubierto por el comprador desde el lugar nombrado en la frontera.^{20/}

^{19/} Situación Legal del Código Internacional. Ob. cit. Pág. 95 Editorial Omega. México. D.F. 2o edición.

^{20/} Situación Legal del Código Internacional. Ob. cit. Pág. 96 Editorial Omega. México. D.F. 2o edición.

Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

Como se puede observar, el conocer este código y el alcance del mismo, es muy importante para el transportista, lo cual le permitirá establecer las condiciones del contrato de transporte de las mercancías ya que dependiendo de quien lo celebra (vendedor o comprador), su contrato deberá estar ligado a los acuerdos entre vendedor y comprador que se establecen en el contrato de compra-venta.

Al convertirse la actividad del transporte de mercancías en una industria separada, donde normalmente el vendedor, dueño o titular original de las mercancías entrega las mercancías a un tercero llamado "Transportista", quien se compromete a trasladar las mismas desde el lugar del almacenamiento del vendedor, hasta el lugar de almacenamiento del comprador, entregándola en buen estado, hace al transportista responsable de los daños o pérdidas que sufran las mercancías mientras estén en su poder.^{21/}

Estas situaciones, de responsabilidad, del transportista con respecto al titular de la carga, trajeron discrepancias haciéndose necesaria la celebración de convenios internacionales patrocinados por las Naciones Unidas, con el fin de alcanzar un convenio o convención entre los usuarios del transporte (vendedor, comprador, compañías de seguros y transportistas), donde se

21/ ITAM Notas del Diplomado de Seguros. Ley de Navegación y Comercio Marítimo. pág. 5 Camino a Santa Teresa No. 930 Delegación Magdalena Contreras México D.F. C.P. 10700

establecieran las condiciones del mismo y se delinearán exactamente las responsabilidades del transportista y sus excepciones.

Sin embargo en vista de la continuación de las discrepancias entre las partes, se llevó a cabo la convención de Hamburgo en 1971, cuyo texto lleva su nombre y se conoce como "Reglas de Hamburgo".

Así mismo algunos países desarrollados involucrados ampliamente en la actividad del transporte de importación y exportación, han creado sus propias reglas y leyes entre ellos, podemos citar:

El acuerdo de Harter (U.S.A.)	1893
El acuerdo del Canadá	1936
El acuerdo Australiano	1924
El acuerdo Británico	1921 ^{22/}

Que tienen aplicación para la carga que entra por sus puertos.

Si la actividad económica produce una póliza de indemnización o de seguro por los daños o pérdidas que puedan sufrir las mercancías, ésta resultó por existir un "Interés Asegurable" en la actividad comercial de

22/ ITAM Notas del Diplomado de Seguros. Lev. de Navegación y Comercio Marítimo. pág. 5 Camino a Santa Teresa No. 930 Delegación Magdalena Contreras México D.F. C.P. 10700

compra-venta sujeto a riesgo. Es absolutamente necesario que las entidades dedicadas a desarrollar tal actividad estén regidas por contratos, acuerdos o leyes y conozcan ampliamente tales acuerdos o leyes que de una u otra manera determinarán a cargo de quien estará la responsabilidad por los daños y pérdidas que sufran tales mercancías, mientras éstas se encuentren en la etapa de traslado desde la bodega del vendedor a la bodega del comprador.^{23/}

A continuación analizaremos los aspectos que tienen relación directa e indirecta en el desarrollo del transporte de mercancías, que nos permiten sacar nuestras propias conclusiones, sobre la forma en que se esta manejando este ramo.

Siendo éstas las siguientes:

1. Aspectos técnicos del ramo.
2. Aspectos legales.
3. Manejo de reclamaciones.
4. Recuperación de pérdidas.

Aspectos Técnicos del Ramo.

Si analizamos el contenido de los diferentes acuerdos internacionales que regulan la actividad del transporte,

23/ ITAM Notas del Diplomado de Seguros. Ley de Navegación y Comercio Marítimo. pág. 5 Camino a Santa Teresa No. 930 Delegación Magdalena Contreras México D.F. C.P. 10700

vamos a encontrar especificadas en ellos las causas que la parte afectada puede alegar en su defensa, como rotura del contrato de transporte y teniendo en cuenta que el responsable tendrá obligaciones, por las pérdidas o daños de las mercancías, es necesario conocer ampliamente tales causas. En atención a que estas causas relacionan aspectos técnicos del ramo, las hemos agrupado con este nombre para estudiarlas.

Causas más comunes de rotura de contrato.

1. Preparación de la mercancía (embalaje).
2. Cuidados y manejos de la carga (estiba).
3. Estado de los medios de transporte (navegabilidad, aereonavegabilidad).
4. Peligro en el mar.
5. Incendio.
6. Daños por mojadura.
7. Defecto escondido y vicio propio y.
8. El conocimiento de embarque.^{24/}

^{24/} A. Vega Saenz *Know-How en Seguros*, pág. 170. Editorial Trillas 2^o edición.

Preparación de Mercancías (Embalaje).

Los acuerdos internacionales, tales como "La Haya And Visby" y de "Hamburgo" establecen como obligación al embarcador o titular de la carga, preparar la mercancía de acuerdo con el tipo y modo de transporte a usar. Esta preparación normalmente denominada embalaje se efectúa de tres maneras:

- a) En unidades separadas o bultos o paquetes.
- b) Pallet o Paletizada, y
- c) Containerizada.

Es evidente que cada manera de preparar o embalar la mercancía, para su transporte, es distinta y deberá cumplir los siguientes requerimientos mínimos:

1. Acolchonamiento.
2. Reciedumbre.
3. Resistencia al agua.
4. Facilidad de manejo y estiba, y
5. Marcas de orientación.

Además de lo anterior, un adecuado embalaje, debe soportar entre otros los siguientes efectos:

1. Tensión.
2. Vibración.
3. Comprensión.
4. Rozadura, y
5. Golpes.^{25/}

Cuidados y Manejo de la Carga (Estiba).

Dependiendo del tipo de contrato de transporte, el transportista iniciará su responsabilidad en:

- a) La bodega del vendedor, o
- b) Al momento que la carga esté al lado del buque, tren, avión o camión.

Y termina tal responsabilidad en:

- a) La bodega del comprador.
- b) Al momento que la carga esté al lado del buque, tren avión o camión, o
- c) Al momento que la carga, pase la borda en la descarga.

De aquí la importancia, de conocer las condiciones del contrato de transportes que prácticamente señala a los aseguradores, que aceptan el negocio, donde el riesgo de daños y pérdidas se incrementa al máximo y contra quien podría efectuarse la recuperación en caso de reclamos.

El cuidado y manejo de la mercancía o carga como lo establecen las reglas, se refiere a la forma como el transportista utiliza la maquinaria y los equipos adecuados para movilizar la carga y colocarla a bordo del medio de transporte, acomodarla y hacerla firme y luego descargarla en su destino donde termina su responsabilidad.^{26/}

Este aspecto es importante ya que las reglas hacen responsables totalmente al transportador, de los daños y pérdidas que sufran las mercancías, mientras éstas se hallan en su poder.

Estado de los medios de transporte.

Tanto las reglas de la Haya And Visby y las de Hamburgo, establecen como obligación del transportista, utilizar medios de transporte en buenas condiciones y de acuerdo a las necesidades y requerimientos de las cargas o mercancías a transportar, para ello especialmente, en el transporte marítimo (donde se realiza más de 80% del volumen de toneladas transportadas se tiene establecido el término "Navegabilidad" con el amplio alcance, si tenemos en cuenta que las reglas, hacen responsable al transportista por daños o pérdida originados por in-navegabilidad del buque.

La navegabilidad se refiere a las buenas condiciones del buque, antes de salir del puerto y con relación a:

- a) El casco-estructura, forro exterior y mamparos.
- b) Máquinas propulsoras principales y auxiliares.
- c) Tapas de bodegas, escotillas y escotillones.
- d) Hermeticidad puertas de acceso a espacios debajo de la cubierta principal.^{27/}

- e) Buen estado operativo de su sistema eléctrico de potencia y alumbrado.
- g) Buen estado operativo del equipo auxiliar de navegación (radar, sonda, radio, etc.)
- h) Uso del combustible y aceites adecuados para las máquinas en calidad y cantidad.
- i) Buen estado de las provisiones en calidad y cantidad.
- j) Buen estiba y seguridad de la carga en bodegas, y
- k) Tripulación suficiente y competente de acuerdo a la ruta y área de operaciones.

Peligros en el Mar.

La importancia de mencionar los peligros en el mar, conocidos, como aquellas situaciones de daños originados durante la travesía o navegación del buque transportador, por mal tiempo, encallamiento, varada, rayo, incendio, explosión no originados por mal estado o in-navegabilidad del buque al salir del puerto, radica en que las reglas de la Haya And Visby y las de Hamburgo, exoneran de responsabilidad al transportista por los daños y pérdidas en la carga originadas por tal causa.^{28/}

28/ Know-How en Seguros. Ob. Cit. pág. 191. Editorial Trillas. México D.F. 2o edición.

Incendio.

De acuerdo a las reglas y regulaciones internacionales, sobre el transporte por mar, el incendio es el único factor del cual se exonera el transportista de responsabilidad por los daños a las mercancías.

Daños por Mojadura.

Originalmente el transportista había sido exonerado de responsabilidad de daños por mojadura en la mercancía, mientras ésta se hallaba con el buque, sin embargo, el desarrollo de la tecnología y el conocimiento sobre el comportamiento del aire y sus contenidos, ha podido demostrar, que hoy día es posible controlar la formación de condensación, por lo que han sido considerados como negligencia durante el manejo de la carga y por tanto responsabilidad del transportista.

Defecto latente y vicio propio.

Se conoce como un defecto inherente a la naturaleza de la carga y por tanto, la regla exonera al transportista por los daños y pérdidas que sufra la carga por esta razón.^{29/}

Conocimiento de embarque.

Documento de gran importancia que nace por las reglas o convenciones. Este documento tiene las siguientes funciones:

29/ Классификация в Страховании. Об. Цит. págs. 196, 197. Editorial Trillas. México D.F. 2a edición.

- a) Como recibo de las mercancías, que extiende el transportista.
- b) Es una evidencia escrita, de que existe un contrato de transporte entre el titular de la carga y el transportista.
- c) Fungir como documento que identifica al titular o propietario de las mercancías.

Además de lo anterior, el conocimiento del embarque (Bill Of Lading) es un documento endosable, cambiando con esto la titularidad de las mercancías.^{30/}

Aspectos Legales.

Generalidades.

Como hemos visto en la introducción, el origen y desarrollo de la actividad del comercio de compra-venta de bienes, entre personas y entidades, originó a su vez la necesidad del transporte de tales mercancías, sujeto de la transacción comercial.

Sin embargo, la complejidad de tales transacciones, conllevaron a la necesidad de establecer regulaciones y normas que permitieron resolver los problemas, tanto de la transacción comercial de compra-venta de las mercancías,

30/ Know-How en Seguros, Ob. Cit. págs. 198, 199. Editorial Trillas, México D.F. 2a edición.

como la del contrato de transportación entre el titular de las mercancías y el transportista, originaron una legislación tanto nacional, como internacional que es necesario conocer ampliamente, y nos permite situarnos en forma clara para defender los intereses representados.

Acuerdo Marítimo de Seguros (M.I.A. 1906).

En atención a que el transporte por mar, representa más del 80% del volumen movido de las mercancías del mundo, es necesario penetrar un poco en el alcance legal básico de los términos comúnmente usados, especialmente, en las condiciones de la póliza. Por esta razón a continuación, vamos a enlistar y a definir los términos más importantes.

Términos más utilizados en los clausulados de la póliza de seguros.

Documentos de Propiedad.

Desde el punto de vista legal, se reconocen como documentos de propiedad de una carga, los siguientes:

- a) La factura.
- b) La carta de garantía.
- c) Los conocimientos del embarque.^{38/}

38/ Know-How en Seguros. Ob. Cit. págs. 198. 199, Editorial Trillas, México D.F. 2a edición.

Interés Asegurable.

La legislación de seguros establece, que nadie puede beneficiarse de una póliza, a menos que tenga un interés asegurable amparado por ella.

La definición de interés asegurable más clara, debe contener los siguientes puntos:

- a) Debe ser un objeto físico expuesto a peligros propios de la operación de transporte.
- b) El asegurado debe tener una relación legal, con el objeto, en tal forma que lo beneficie su preservación y lo perjudique su pérdida o daño, y
- c) Que el incurrir el interés de responsabilidad, éstas los obliguen igualmente. (Avería general-gastos de salvamento).

Aventura marítima.

El contrato de transporte, y por ende el seguro marítimo, esta definido por la ley de seguros (M.I.A. 1906), como la actividad, que comienza cuando una embarcación o buque sale de un puerto o lugar seguro y termina 24 horas después que el buque esta anclado o amarrado en condiciones seguras en el puerto de destino.^{32/}

32/ Know-How en Seguros. Ob. Cit. págs. 121, 122. Editorial Trillas. México D.F. 2o edición.

Garantías.

La legislación de seguros, define las garantías, como una promesa del asegurador al asegurado por lo cual se compromete a mantener o mejorar las condiciones del riesgo que amparan. Se reconocen dos clases de garantías:

- a) Garantías explícitas.
- b) Garantías implícitas.

Garantía Explícita.

Es aquella expresada por escrito y se establece como una condición particular de la póliza.

Garantía Implícita.

Es aquella que no aparece en la póliza, pero por ley, son tácitas y entendidas como obligatoria para ambas partes, especialmente el asegurado.^{33/}

Valor de las Mercancías.

La legislación y especialmente la práctica marítima, establece como valor de las mercancías, la composición de los siguientes valores.

- a) Los costos propios facturados de la mercancía.
- b) Costos del flete de transportación.

33/ Know-How en Seguros. Ob. cit. pág. 125. Editorial Trillas. México D.F. 2o edición.

- c) Cualquier costo directamente ligado con el transportista.
- d) El valor por ganancia esperada o el de la carga en el puerto de destino.

Desviación.

Las reglas del seguro marítimo y del transporte, establecen que un buque involucrado en el transporte de una mercancía, debe proseguir su viaje de acuerdo a lo preestablecido como ruta, cualquier retardo en un puerto más de 10 días, o cualquier variación del itinerario establecido, que no sea justificado o razonable, será considerada como una desviación, será responsabilidad del transportista.

Sobre-Transportación.

La sobre-transportación de la mercancía se presenta cuando una carga, por cualquier razón o motivo, no es descargada en su puerto de destino, en el cumplimiento al itinerario del buque, sino que se descargara más tarde en su viaje de regreso. La legislación marítima y del transporte, establece que el transportista será responsable de los daños y/o pérdidas que sufra la carga, originados por la sobre-transportación.^{34/}

34/ Know-How en Seguros. Ob. Cit. pág. 126. Editorial Trillas, México D.F. 2a edición.

Transbordo.

A menos que se acuerde entre el titular de la carga y el transportista, o sea costumbre en la ruta, los daños o pérdidas a la mercancía por el transbordo, será responsabilidad del transportista. Se debe entender como trans-bordo, la acción de trasladar la mercancía del buque de origen a otro buque.

Convenios Internacionales y Nacionales.

La legislación para el ramo de transporte de mercancía, esta gobernado e integrado por las reglas que se han originado en las convenciones internacionales. Como la de Bruselas en 1924 y 1968 y la de Hamburgo en 1971. Asi mismo, los países con un gran volumen de movimientos de mercancías de exportación e importación aprobaron sus propias leyes y reglas para resolver las discrepancias que pudieren generarse entre los usuarios.^{35/}

Por lo anterior es necesario mencionar, que si deseamos conocer ampliamente la reglamentación internacional y nacional que se aplica a los conocimientos del embarque que amparan un transporte, deberemos consultar los siguientes acuerdos y legislaciones:

1. Reglas de Hague And Visby-1968.
2. Reglas de Hamburgo-1971.

3. Reglas Himalaya.
4. Acuerdo de Harter U.S.A.
5. Acuerdo para el transporte de carga por mar Canadá 1924.
6. Acuerdo para el transporte de carga por mar USA 1936.
7. Acuerdo para el transporte de carga por mar Australia 1924.
8. Legislación mexicana sobre el transporte.
 - a) Libro 3o. código de comercio marítimo.
 - b) Ley de navegación y comercio marítimo.^{36/}

^{36/} Knox-Hay en *Seguros*. Ob. Cit. pág. 132. Editorial Trillas. México D.F. 2o edición.

IV. EL SEGURO DE TRANSPORTE.

Analizaremos la importancia del Seguro de Transporte en el Comercio Internacional, desde su contratación, coberturas colocación del reaseguro, limitaciones, administración, contrato y el manejo de las reclamaciones dentro de una póliza que involucra el Comercio Internacional.

La participación de las aseguradoras extranjeras, en nuestro país, ha aumentado, hasta los límites establecidos (49%). AIU (American International Underwriters) de E.U. con Seguros Interamericana, Allianz de Alemania con Aseguradora Cuauhtémoc, Comercial Unión de Inglaterra con la República, Generali Azecutatien de Italia con Seguros América y Anglo Mexicana de Seguros, Mafre de España participa con Seguros Tepeyac y Zurich de Suiza en Seguros Chapultepec, entre otras.

Del mismo modo se han establecido aseguradoras, las cuales mantienen su mismo nombre como Cigna de E.U., y Génesis Santander Metropolitan Life de España las cuales se encuentran ya en México.^{37/}

A la fecha se ha sentido el efecto de la desregulación en la especialización de algunas compañías de seguros por algún ramo en particular.

37/ Brockman y Schuh. El Origen del Reaseguro. pág. 18. México, D.F. 1^o edición.

También se ha sentido una baja sensible en los ingresos por primas de las Aseguradoras, lo que las ha obligado a que las compañías adapten estructuras más eficientes y más especializadas, que les permitan participar en el mercado con cuotas competitivas y obtener resultados positivos.

Debido a la desregulación, cada Cía. de Seguros, está en libertad de determinar sus propias tarifas, para el Seguro de Transportes, vida y daños, por ello el comercializador internacional tiene varias opciones, en cuanto al costo la amplitud y alcance de la cobertura, sin embargo es muy importante la selección de la Cía. de Seguros, ya que algunas no cuentan con un equipo profesional de ajustadores para la atención adecuada de las posibles reclamaciones o siniestros, ni el respaldo financiero suficiente que se mide por el margen de solvencia.

Por lo anterior, es muy importante que el comercializador, al elegir una Cía. de Seguros para cubrir sus riesgos, al exportar e importar, seleccione cuidadosamente y no solamente elija la mejor opción por el costo de la cobertura sino que debe analizar el alcance de esta misma, así como el profesionalismo y solidez económica de la Cía. de Seguros que ha elegido, ya que si no recupera el importe de la reclamación, se verá en problemas económicos para soportar la pérdida.^{38/}

En este trabajo analizaremos un caso concreto de un asegurado, el siniestro y el trato que se le dio al mismo.

Actualmente en nuestro país el ramo de transportes es uno de los más importantes dentro del mercado de seguros, y su siniestralidad se encuentra dentro de las más altas.

Porcentaje de siniestralidad, en el ramo de transportes, entendida como la relación de que existe entre los siniestros pagados a los asegurados y las primas cobradas a los mismos.

	1987	1988	1989	1990	1991
Total Ramo de Transportes	134%	111%	84%	75%	87%
A) Mercancías	152%	101%	85%	81%	82%
B) Cascos	122%	118%	82%	64%	96%

Nota: Los datos anteriores, fueron tomados de los reportes trimestrales que emite la Comisión de Seguros y Fianzas. Los porcentajes de mercancías y cascos son sobre el 100% de dichos rubros.

La participación del reaseguro internacional, ha sido muy importante para el mercado local ya que no sólo distribuye las pérdidas, sino que ha hecho que los contratos locales se modernicen y se encuentren en condiciones iguales

o similares a las de las aseguradoras norteamericana o europeas.^{39/}

En México a diferencia de otros países industrializados (Estados unidos, Europa, etc.), no existe la especialización de ramos y en consecuencia el seguro marítimo se encuentra incluido en el seguro de transportes, lo cual hacen muy complejas las reclamaciones de carácter internacional como lo veremos en el caso práctico.

Desde 1989, México sufrió una desregulación del mercado de seguros, lo que ha permitido que cada aseguradora ofrezca las condiciones que consideren de acuerdo a su propia experiencia. así como pólizas abiertas en base a reportes de embarques o a declaración de ventas, lo que simplifica mucho la administración de éstas, en beneficio de los asegurados.

Como parte importante de este trabajo se analiza los pasos desde que el asegurado, reporta la pérdida, hasta la resolución del siniestro en el Capítulo V.

Considero que el seguro de transportes, tiene una importancia capital en el desarrollo de cualquier industria, ya que el proceso de globalización mundial, ayuda a proteger las exportaciones, importaciones, o cualquier embarque de mercancías, contra imprevistos o catástrofes naturales sin afectar los activos de la empresa comercializadora.^{40/}

39/ Brockman y Schuh. El Origen del Reaseguro. págs. 22, 23. México. D.F. 1^o edición.

40/ Brockman y Schuh. El Origen del Reaseguro. págs. 118, 119. México. D.F. 1^o edición.

Antes de iniciar el estudio de las condiciones generales del seguro de transportes es conveniente aclarar el concepto de riesgo y de avería general o gruesa para poder comprender mejor el clausulado.

Riesgo en el Contrato de Seguro.

"Riesgo es el acontecimiento futuro, posible e incierto y general, de naturaleza objetiva, cuya realización o siniestro causa un daño concreto y en caso que haya sido objeto de un contrato de seguro, origina el vencimiento de la obligación contractual del asegurador, para entender la necesidad económica del asegurado y sus beneficiarios, de acuerdo con sus intereses".

Se define como interés asegurable como la titularidad o el vínculo económico, en virtud del cual la necesidad económica que provoca la producción del riesgo repercute desfavorablemente en un determinado patrimonio.

La Avería General o Gruesa.

Cuando hablemos de transporte de mercancías especialmente del transporte por mar, necesariamente tenemos que referirnos a la avería general o gruesa, cuyo origen histórico se remonta a la época de los Romanos y Rodianos, ya que la ley romana establece la distribución de las

pérdidas entre los participantes de la aventura marítima.^{41/}

Aunque el concepto "avería general" aparece ligado con el seguro marítimo a través de la póliza, como una cobertura adicional, es necesario aclarar de que se trata de una materia muy profunda por sí misma, tan profunda, que su manejo requiere el conocer las reglas denominadas de York & Amberes que se aprobaron para ello, como código voluntario en 1890 y (y que han sido revisadas en 1924, 1950 y 1974), entre armadores, dueños de carga y aseguradores que permiten ajustar la distribución de las pérdidas, entre los participantes de una aventura marítima, cuando se encara un acto de avería general, siendo reconocidas en México dichas reglas en el Art. 886, Libro tercero, título cuarto, capítulo primero del Código de Comercio Marítimo.^{42/}

Definición.

La avería gruesa, general o común, se define como un acto voluntario que conlleva a sacrificios, o gastos extraordinarios razonablemente incurridos ante situaciones que ponen en peligro la seguridad común de la aventura marítima.^{43/}

Existen factores esenciales para que se pueda aceptar la presencia de una "avería general o gruesa", entre ellos

41/ Brockman y Schuh. El Origen del Reaseguro. pág. 120. México. G.F.1^o edición.

42/ Brockman y Schuh. El Origen del Reaseguro. págs. 123, 124.

43/ M. Greene J. Diccionario Básico de Seguros. pág. 30. Editorial Nueva Era 3^o edición. México. D.F.

podemos anotar:

- a) En el momento del riesgo, la aventura común debe estar involucrada. El peligro debe ser real e inminente.
- b) El acto que conlleva las averías, debe ser voluntario e intencional, no evitable (todo daño o pérdida accidental está excluido).
- c) Los sacrificios deben ser razonablemente hechos.
- d) La pérdida debe ser extraordinaria en naturaleza.
- e) El objeto de la pérdida debe ser la preservación de la aventura.
- f) Las pérdidas deben ser a consecuencia directa del acto de avería general o gruesa.^{44'}

Reglas de York o Amberes (traducción libre).

A continuación mencionaré, algunas de las reglas más importantes de la conferencia de Hamburgo de 1974.

- Los gastos deberán ser soportados por los diferentes intereses contribuyentes.
- La pérdida de mercado no es admitida como avería general.
- Si una de las partes llegara a fallar no estaría

cubierto.

Se aceptará como avería general:

- Remoción de restos.
- Las pérdidas serán ajustadas en base a los valores en el momento.
- Daños por echazón y sacrificio para la seguridad común.
- Daños causados a buque y a la carga, extinción de incendio a bordo.
- Remoción de restos, encallamiento voluntario.
- Encallamiento voluntario.
- Daños a la maquinaria y calderas por encallamiento.
- Gastos de descarga al buque cuando está encallado y daños consecuentes.
- Materiales de buque y provisiones quemadas como combustible (combustible, sólo la cantidad necesaria, a precio normal y corriente a la fecha del último puerto de salida).
- Gastos en el puerto de refugio (gastos y mantenimiento de la tripulación).
- No se aplicarán deducciones de "nuevo por viejo".

- Pérdidas por flete/montos "basadas en el valor al momento", que serán aceptadas por pérdida de la carga o daño por sacrificio/valores contribuyentes. El valor de la carga será al momento de la descarga.^{45/}
- El valor del buque será establecido, sin tomar en cuenta los beneficios o detrimentos de cualquier falla o tiempo de contrato de arrendamiento que el buque pueda haber tenido o tomado.
- Daños al buque cuando es reparado o remplazado y cuando no es reparado o remplazado la depreciación razonable originada de tales daños o pérdidas.
- Carga no declarada o erróneamente declarada.
- Pérdidas por flete.
- Valores contribuyentes al valor neto actual.
- Provisión de fondos: Comisión del 2% sobre los desembolsos sobre avería general.
- El costo del dinero avanzado para pagar desembolsos de avería general.
- Intereses sobre pérdidas aceptadas en avería general. Tasa del 7% por año.
- Manejo de los depósitos en efectivo, se harán en el banco acordado por ambas partes.^{46/}

45/ Diccionario de Seguros. Ob. Cit. pág. 32 Editorial Nueva Era. México. D.F. 3^o edición.

46/ Diccionario de Seguros. Ob. Cit. pág. 36 Editorial Nueva Era. México. D.F. 3^o edición.

POLIZA DE SEGURO DE TRANSPORTES DE CARGA

Condiciones generales:

Transporte Marítimo.

1ª Vigencia del Seguro:

Este seguro entra en vigor, desde el momento en que los bienes quedan a cargo de los porteadores para su transporte, continúa durante el curso normal de su viaje y termina con la descarga de los mismo sobre los muelles en el puerto de destino.

2ª Alijo:

La cobertura de este seguro, se extiende a las maniobras de alijo incluyendo el transporte por embarcaciones menores hasta o desde el buque, considerándose cada embarcación, balsa, gabarra o chalán, asegurado separadamente.

3ª Embarques bajo cubierta:

Salvo pacto en contrario, la compañía asegura solamente los bienes estibados bajo la cubierta principal del buque.^{47/}

4ª Riesgos cubiertos:

Este seguro cubre exclusivamente:

- A) Daños materiales causados a los bienes por incendio, rayo o explosión; o por varada, hundimiento o colisión del barco.
- B) La pérdida de bultos por entero, caídos al mar durante las maniobras de carga, trasbordo o descarga; y
- C) La contribución por el asegurado a la avería gruesa o general y a los cargos de salvamento que será pagada según las disposiciones del Código de Comercio Mexicano, conforme a las reglas York-Amberes, o por las leyes extranjeras aplicables, de acuerdo con lo que estipule, la carta de porte o el contrato de fletamiento.^{48/}

Transporte Terrestre y/o Aéreo.

5ª Vigencia del Seguro:

Este seguro entra en vigor, desde el momento en que los bienes queden a cargo de los porteadores para su transporte y cesa cuarenta y ocho horas de días hábiles, después de la llegada de los bienes al punto de destino estipulado, o con su entrega al consignatario si éste ocurriese primero.

6ª Riesgos Cubiertos:

Este seguro, cubre exclusivamente los daños materiales a los bienes, causados por incendio, rayo y explosión; o por caída de aviones, autoignición, colisión, volcadura o descarrilamiento del vehículo u otro medio de transporte empleado; incluyendo hundimiento o ruptura de puentes.

7ª Envíos postales:

En este caso, los riesgos cubiertos, serán especificados en esta póliza en cuanto corresponda a los respectivos medios de transporte empleados, pero la vigencia del seguro se iniciará desde el momento en que los bienes sean recibidos por las oficinas postales y terminará al ser entregados al destinatario.

Protección Adicional.**8ª Variaciones:**

Se tendrán por cubiertos los bienes al sobrevenir desviación, cambio de ruta, transbordo u otra variación del viaje en razón al ejercicio de las facultades, concedidas al armador o porteador conforme al contrato de fletamiento o conocimiento del embarque, así como la omisión involuntaria o error en la descripción de los bienes, del buque, del vehículo o del viaje y en su caso del asegurado pagará prima

adicional que corresponda.^{49/}

9ª Interrupción en el transporte:

Si durante el transporte sobreviniesen circunstancias anormales, no exceptuadas en esta póliza que hicieren necesario, que entre los puntos de origen y destino especificados, los bienes quedarán estacionados o almacenados en bodegas, muelles, plataformas, embarcaderos, malecones u otros lugares, el seguro continuará en vigor y el asegurado, pagará la prima adicional que corresponda.

Si la interrupción en el transporte se debe en todo o en parte a la voluntad del asegurado, o de quien sus intereses represente o a riesgos no amparados, o que estén excluidos de esta póliza, el seguro cesará, desde la fecha de tal interrupción. Es obligación del asegurado, dar aviso a la compañía, tan pronto tenga conocimiento, de haberse presentado, alguna de las circunstancias o sucesos previstos en las cláusulas 8ª y 9ª ya que el derecho a tal protección depende del cumplimiento por el asegurado de esta obligación de aviso.

10ª Reconocimiento de Derecho:

El derecho derivado de esta póliza nunca podrá ser aprovechado directa o indirectamente por ningún porteador o depositario, aunque se estipule en el conocimiento de

49/ Documento Oficial de la Cia. de Seguros Interamericana S.A.. Av. Insurgentes Sur 1136 Col. Del Valle C.F. 03219 México D.F.

embarque o de cualquier otra forma.^{50/}

11^a Riesgos excluidos que pueden ser cubiertos mediante convenio expreso:

Si se pacta, la protección de algunos de los riesgos mencionados, el asegurado pagará la prima correspondiente.

- a) Huelguistas, o personas que tomen parte en paros, disturbios de carácter obrero, motines o alborotos populares, o por personas mal intencionadas durante la realización, de tales actos, o bien por las medidas, que para reprimir esos actos tomen las autoridades.^{51/}
- b) Captura, apresamiento, arresto, detención, confiscación, apropiación, requisición o nacionalización y sus consecuencias, o cualquiera tentativa de tales actos en tiempos de paz o de guerra y sean o no legales, así como toda pérdida, daño o gasto causados en tiempo de guerra o de paz, por cualquier arma de guerra que emplee o fusión automática o nuclear o ambos medios u otra reacción, energía o material radioactivos por mina o torpedo; y así mismo las consecuencias de hostilidades u operaciones bélicas, haya o no declaración de guerra. Esta exclusión no comprende: la colisión o el choque con

50/ Documento Oficial de la Cía. de Seguros Interamericana S.A., Av. Insurgentes Sur 1136 Col. Del Valle C.P. 03219 México D.F.

51/ Documento Oficial de la Cía. de Seguros Interamericana S.A., Av. Insurgentes Sur 1136 Col. Del Valle C.P. 03219 México D.F.

nave área, cohetes o proyectiles similares o con algún objeto fijo o flotante diferente a mina o torpedo; los casos de varada o tiempo tormentoso, los de incendio o explosión no causados directamente por algún acto hostil de una potencia beligerante o de cualquier autoridad que en asociación con tal potencia mantenga fuerzas navales, militares o aéreas, o en contra de una u otra (independientemente del índole del viaje o del servicio que esté realizando el buque en que se hace el transporte, o en caso de colisión con cualquier otro buque mezclado en ella), los que tampoco procedan directamente de guerra civil, revolución, rebelión o insurrección o de contienda civil que resulten de estos actos, o de piratería.

c) Baratería del capitán o tripulación.

Exclusiones.

12ª Esta póliza en ningún caso cubre:

- a) La violación del asegurado o quien sus intereses represente a cualquier ley, disposición o reglamento expedidos por cualquier autoridad extranjera o nacional (federal, estatal, municipal o de cualquier otra especie).
- b) La naturaleza perecedera inherente a los bienes (vicio propio).

c) La demora, y

d) La pérdida de mercado.^{52/}

13ª Cláusula de Maquinaria:

Cuando la pérdida o daño sean causadas directamente por los riesgos cubiertos a cualquier parte de una máquina que al estar completa para su venta o uso, conste de varias partes, la compañía solamente responderá hasta por el valor proporcional asegurado de la parte perdida o averiada.

14ª Cláusula de Etiquetas:

Cuando el daño sea causado directamente por los riesgos cubiertos y sólo afecte las etiquetas o envolturas, la compañía será responsable únicamente hasta por una cantidad suficiente para pagar el costo de reposición de tales etiquetas o envoltura y para marcar nuevamente los artículos.^{53/}

15ª Procedimiento en caso de siniestro:

a) Medidas de salvaguarda o recuperación.

Al tener conocimiento de un siniestro producido por alguno de los riesgos amparados por esta póliza, el asegurado, sus apoderados, sus depositarios o causahabientes, deberán actuar para la defensa y

52/ Documento oficial de la Cia. de Seguros Intersamericana S.A., Av. Insurgentes Sur 1136 Col. Del Valle C.P. 03219 México D.F.

53/ Documento oficial de la Cia. de Seguros Interamericana S.A., Av. Insurgentes Sur 1136 Col. Del Valle C.P. 03219 México D.F.

protección de los bienes y para establecer derechos de recobro y por lo tanto, entablarán reclamación o juicio y en su caso viajarán y harán las gestiones necesarias para la salvaguarda o recuperación de los bienes o de parte de ellos. El incumplimiento de esta obligación, podrá afectar los derechos del asegurado en los términos de ley.

A tales gastos contribuirá la compañía con el porcentaje que le corresponda, según la relación que guarde la suma asegurada con el valor real de los bienes, ningún acto de la compañía o del asegurado para recuperar, salvar o proteger los bienes, se interpretará como renuncia o abandono.

b) Reclamación en contra de los porteadores.

En caso de cualquier pérdida o daño que pudiera dar lugar a indemnización conforme a esta póliza el asegurado, o quien sus derechos represente, reclamará por escrito directamente al porteador dentro del término que fije el conocimiento de embarque y cumplirá con todos los requisitos que él mismo establezca para dejar sus derechos. El asegurado o quien sus derechos represente, hará dicha reclamación antes de darse por recibido sin reserva de los bienes.^{54/}

c) Aviso.

Al ocurrir pérdida o daño que pudiera dar lugar a indemnización conforme a este seguro, el asegurado tendrá el deber de comunicarlo por escrito a la compañía, tan pronto como se entere de lo acontecido.

d) Certificación de daños.

En caso de cualquier pérdida o daño que pudiera dar lugar a indemnización conforme a esta póliza del asegurado, o quien sus derechos represente, solicitará desde luego una inspección de daños y la certificación respectiva, para lo cual acudirá al comisario de averías de la compañía si lo hubiere en el lugar en que se requiere la inspección, y en su defecto el agente local de Loys's o al representante de Board of Underwriters of New York y a falta de éstos a un notario público, a la autoridad judicial y en su caso a la postal y por último a la autoridad política local.

El derecho a la indemnización de los daños o pérdidas sufridos queda expresamente condicionado a que la inspección de averías se efectúa dentro de los cuatro días hábiles siguientes a la terminación del viaje de acuerdo con lo establecido en las cláusulas 1ª y 5ª de estas condiciones generales o en la de bodega a bodega si la tuviera la póliza.^{55/}

e) Reclamación.

Dentro de los 60 días siguientes al aviso de pérdida dado según el inciso c de esta cláusula, el asegurado deberá someter a la compañía por escrito su reclamación pormenorizada y acompañada de los siguientes documentos.

1. Copia certificada de la protesta del capitán del buque, en su caso.
2. El certificado de daños obtenido de acuerdo con el inciso c de esta cláusula.
3. Factura comercial y documentos probatorios de gastos incurridos.
4. Copia de conocimiento del embarque.
5. Copia de su reclamación a sus porteadores y la contestación original de éstos si la hubiere.
6. Su declaración respecto a cualquier otro seguro que exista sobre los bienes cubiertos por esta póliza.

16° Valor del Seguro:

La compañía nunca será responsable por porcentaje mayor de cualquier pérdida indemnizable que el que exista entre la cantidad asegurada y el valor real de los bienes en el momento del siniestro, ni porcentaje mayor que el que exista

entre el monto de esta póliza y el valor conjunto de todos los seguros existentes sobre los mismos bienes que cubran el riesgo que haya originado la pérdida. Si la póliza comprende varios incisos, la presente estipulación será aplicable a cada uno de ellos por separado.^{56/}

17ª Reposición en especie:

Tratándose de bienes fungibles la compañía podrá reponer los bienes perdidos o daños con otros de igual clase o calidad, en vez de pagar el efectivo el monto de la pérdida o daño.

18ª Estado de los objetos asegurados:

Los objetos asegurados descritos en esta póliza deberán ser totalmente nuevos, es decir, sin uso alguno, salvo pacto en contrario, no se cubrirá el importe de los daños que ocasione algún siniestro, en el caso de que se compruebe que los bienes asegurados no sean nuevos.

19ª Competencia:

En caso de controversia el quejoso deberá ocurrir a la Comisión Nacional de Seguros en los términos del artículo 135 de la Ley General de Instituciones de Seguros y si dicho Instituto no es designado arbitro, podrá ocurrir a los Tribunales competentes del domicilio de la compañía.

^{56/} Documento Oficial de la Cía. de Seguros Interamericana S.A., Av. Insurgentes Sur 1136 Col. Del Valle C.P. 03219 México D.F.

20ª Notificaciones:

Cualquier declaración o notificación relacionada con el presente contrato, deberá hacerse a la compañía por escrito, precisamente en su domicilio social o en el de sus sucursales.^{57/}

Artículo 25.

Si el contenido de la póliza o sus modificaciones no concordaren con la oferta, el asegurado podrá pedir la rectificación correspondiente dentro de los treinta días que sigan al día en que se reciba la póliza, transcurrido este plazo se considerarán aceptadas las estipulaciones de la póliza o de sus modificaciones.

Cláusula todo riesgo.**Riesgos Básicos:**

- a) Cubre los bienes asegurados contra los daños causados a los mismos, en los términos señalados en las cláusulas 4ª (CUARTA) y 6ª (SEXTA), de las condiciones generales de esta póliza.

Riesgos Adicionales:

- b) Robo de bulto por entero:

Cubre los bienes asegurados, contra la falta de entrega

de bultos completos por robo o extravío durante su transporte.^{58/}

c) Robo parcial:

Cubre la falta de contenidos y mercancías dentro de un bulto, causado por robo, durante el transporte, siempre y cuando haya señales de que dicho bulto fue violado para perpetrarlo, por lo tanto, no habrá responsabilidad para la compañía si no hay tales señales de violencia.

Queda entendido y convenido que en lo que concierne a las coberturas "B" y "C" anteriores, no habrá responsabilidad para la compañía por robo en el que interviniere, directa o indirectamente un enviado, empleado o dependiente del asegurado.

d) Mojadura:

Cubre los bienes asegurados, contra los daños materiales, causados a los mismos por mojadura imprevista durante su transporte, ya sea por agua dulce, salada o ambas, pero no los daños causados, por humedad del medio ambiente o por condensación del aire, dentro del embalaje o bodega donde viaje estibada la mercancía. No quedará cubierto este riesgo, cuando la mercancía viaje estibada sobre cubierta.

e) Oxidación.

Cubre los bienes asegurados, contra los daños materiales, causados a los mismos por oxidación, siempre y cuando éste resulte a consecuencia de la rotura del embalaje protector, en que está siendo transportada; queda expresamente excluida, la oxidación en mercancías cuando éste se origen por carencias, del material de embalaje, o por viajar sobre cubierta.^{59/}

f) Contacto con otras cargas:

Cubre los bienes asegurados, contra los daños materiales, que puedan sufrir, al entrar en contacto con otras cargas, que viajen en el mismo medio de conducción, siempre que dicho contacto afecte física e irremediabilmente los bienes asegurados, o modifique, en alguna forma comprobable sus propiedades o características originales, pero queda específicamente excluido el daño que puedan sufrir esos bienes como consecuencia de rotura, rayadura, raspadura, abolladura, despostilladura, dobladura, desgaste y rajadura.

g) Rotura:

Cubre los bienes asegurados contra rotura durante su transporte, quedando específicamente excluida la raspadura, rayadura, abolladura, dobladura,

despostilladura, desgaste o rajadura, además queda excluido este riesgo, cuando se origine por carencia del material del embalaje.

h) Merma y/o derrame:

Cubre los bienes asegurados contra pérdida o daños causados directamente por merma y/o derrame, pero únicamente cuando éstos sean motivados por la rotura del envase en que están siendo transportados.^{60/}

i) Todo riesgo:

Cubre los bienes asegurados contra pérdida o daños causados directamente, por cualquiera de los riesgos descritos en los incisos de la A) a la H) mencionados, anteriormente, bajo las mismas condiciones estipuladas en cada uno de ellos.

Formas de Operación.

Póliza por viaje:

Llamada también específica, es utilizada para amparar un viaje determinado de ciertas mercancías, por ejemplo, una póliza amparando maquinaria nueva de España a México.^{61/}

60/ Documento Oficial de la Cía. de Seguros Interamericana S.A., Av. Insurgentes Sur 1136 Col. Del Valle C.P. 03219 México D.F.

61/ Documento Oficial de la Cía. de Seguros Interamericana S.A., Av. Insurgentes Sur 1136 Col. Del Valle C.P. 03219 México D.F.

Póliza anual de declaración u/o abierta:

Para facilitar el trámite del aseguramiento de mercancías, en el ramo de transportes, las compañías aseguradoras expiden una póliza en forma "abierta", en donde se registran las características principales de los bienes asegurados, los medios de conducción, que serán utilizados para su transporte, los puntos de origen y destino, los nombres de remitentes y consignatarios, los riesgos cubiertos, las cuotas de seguro por aplicarse para las distintas clases de mercancía y el límite de responsabilidad máxima a cargo de la compañía aseguradora por viaje y por medio de transporte.

Esta póliza abierta tiene por objeto proteger, en cualquier tiempo que esté en vigor la póliza, el transporte de las mercancías aseguradas, sin necesidad de que previamente el asegurado notifique a la Cía. de Seguros sus operaciones de compra-venta de importación, de exportación o de traslado locales, según el caso.

Se desprende de lo anterior, que la Cía. Aseguradora asume la responsabilidad por cuenta del asegurado de los daños o pérdidas que sufra su mercancía durante su transporte utilizado.

Por contra, el asegurado está obligado con la Cía. Aseguradora a reportar mensualmente todos y cada uno de los embarques que se realicen y que son certificados por esta

última mediante la expedición de pólizas específicas que tiene la función de hacer efectivas las primas correspondientes a los embarques.^{62/}

Esta póliza específica, servirá también para los efectos que sean conducentes a la liquidación de siniestros, sin embargo puede darse el caso de que una mercancía consignada en póliza abierta se vea afectada por siniestro sin antes haber declarado su embarque, lo anterior no exime de responsabilidad a la Cia. Aseguradora para hacer frente al pago de la reclamación, a menos que se demuestre que voluntariamente el asegurado omitió reportar el embarque para eludir el pago de primas, situación que, en caso de probarse, invalidaría por escrito derecho el contrato de seguros cuya estructura está asentada en el principio de "buena fe" en el concurso de las obligaciones de ambas partes.

De no existir tales anomalías la Cia. aseguradora se limitará a solicitar al asegurado, por medio de su departamento de reclamaciones, la documentación que se requiere, para el ajuste y pago de siniestro.^{63/}

62/ Documento Oficial de la Cia. de Seguros Interamericana S.A., Av. Insurgentes Sur 1136 Col. Del Valle C.P. 03219 México D.F.

63/ La Cláusula anterior fue extraída de un documento oficial de la Cia. de Seguros Interamericana S.A., Av. Insurgentes Sur 1136 Col. Del Valle C.P. 03219, México, D.F.

V. PLANTEAMIENTO DE UN CASO PRACTICO DE UNA CIA. COMERCIALIZADORA MEXICANA (SINIESTRO)

A continuación expondre un caso real, donde veremos los elementos que intervienen en un caso que consiste en la compra-venta de frijol soya, para la elaboración de aceite comestible.

Antecedentes.

La Cía. Agroservicios dedicada a la elaboración de alimentos para animales adquirió de la Cía. Grano do Brasil 30,750 toneladas de frijol soya No. 2 para la elaboración de sus productos.^{64/}

La operación fue realizada bajo las características de libre y abordó.

Para el transporte de la mercancía de Río Grande Brasil a Matamoros Tamaulipas, México se contrataron los servicios de la línea naviera "The National Shipment Assosiation" debido a que las características de la transacción fueron de una compra-venta libre-abordo, La Cía. Agroservicios adquirió con la intermediación de su agente de seguros en Matamoros una póliza de seguros de transporte con una Cía. de Seguros Mexicana, amparando este embarque a partir del primero de Agosto de 1990, fecha de salida del embarque con una cobertura que incluía los riesgos de:

a) Riesgos Ordinarios de Tránsito.

- b) Robo Parcial.
- c) Mojadura.
- d) Merma y/o Derrame.
- e) Robo Total.
- f) Combustión Espontánea.

Y las coberturas adicionales de bodega a bodega, maniobras de carga y descarga.

Contrataron una suma asegurada de \$22,560,000,000 M.N., declarando como medio de transporte buque y conexiones y camión y servicio público, haciendo saber también, a la Cía. de Seguros que el barco fletado era el buque "El Mercader" cabe hacer mención, que el puerto de destino de esta embarcación por razones geográficas era el de Brownsville Texas, Estados Unidos, y la mercancía continuaría su viaje de Brownsville Texas a Matamoros Tamaulipas, destino final del embarque.

El día 5 de Septiembre de 1990, "Agroservicios" es notificado por su agente aduanal que el frijol soya había llegado al puerto de Brownsville Texas, y presentaba en primera instancia, signos de encontrarse mojado.^{65/}

Por lo que se decidió notificar de inmediato a la Cía. de Seguros de este hecho a fin de que fuera designado un ajustador profesional, que presenciara las maniobras de carga y descarga de la mercancía."/

65/ Caso Práctico

*/ Nota: Por razones obvias he cambiado los nombres de las Cías involucradas en este caso, a fin de proteger sus intereses.

DATOS GENERALES

Comprador: Agroservicios
Av. Padre Mier No. 5525
Monterrey N.L.

Vendedor: Grano do Brasil
Av. Italia 1922
Rio Grande Brasil

Facturado por: Richmond Commodities LTDA.
Con domicilio en Hamilton
Bermuda

Producto: Frijol soya a granel.

Calidad: Humedad 14 PCT (porcentaje) MAX
Granos partidos 20 PCT MAX
Materias extrañas 2 PCT MAX

Cantidad: 30,000 toneladas métricas 5 PCT más menos
opción vendedor

Precio: Us 249 por tonelada métrica costo y flete a
Brownsville Texas.

Embarque: Julio de 1990

Ritmo de
descarga: 3,5000 TM/día.

Demoras: De acuerdo al contrato de fletamiento, las
tasas correspondientes deberán indicarse
antes de la carga del vapor.

Pago: Carta de crédito confirmada, irrevocable,
pagadera a la vista, abierta en Banco de
primera línea con anterioridad a la fecha del
embarque.

Certificación: S.G.S., a cargo del vendedor.

Adjunto encontraremos el certificado de calidad correspondiente a la venta de frijol soya No. 2.

Grano do Brasil

Grano do Brasil
 Av. Italia 1992
 Te. (0632) 32 02 55
 Telg. Supervise
 Telex (0632) 176
 Fax (0637) 226987

Certificado No. 4501/00164
 Quality Certificate.

ACRIDIV-19085

Parcel:

Described as "30,730 Toneladas métricas de frijol soya No. 2 o mejor de origen Brasileña", 30,730.000 Kg. in Bulk.

Verdel:

Shipped por M/V "El Mercader" From Rio Grande to Brownsville, Texas. Cover By B/L (Bill of Loading/Certificado de Embarque) No. CFAMISEAMER0010 d.d. 18.'8.90.

Supplier:

Richmont Cereals Comercio e Exportación LTDA.
 "F-1055956/90 Dated July 23 1990 Reference No. 913030.

This is to certify that we sampeld and verified the quality of the aforamentionnee pa:

Samplling:

Samples were drawn concurrently with loading in sublots of 500 tons on part, labelled under No. RC-391/90 and sealed with our seal "SGS". Un otherwise instructed duplicate sample will be kept on file at supplie disposal for three months from B/L date.

Quality/
Analysis:

Effected by our expert, according U.S.A.
Standard specifications:

- Moisture (Humedad).....13.63%
 - Foreign Matters (Materias extrañas)..... 0.79%
 - Total Damaged Beans (Total frijol Danado). 2.96%
 - Heat Damaged (Daños por calor)..... 0.47%
 - Split Beans (Frijoles partidos)..... 8.19%
 - Test weight (Prueba de Peso).....54 LB X Bushel
 Mínimo

- Free from castorseeds and/or nueke and other pisonous
needs.

Análisis Afected in Our Laboratory:

- Oil Content.....19.66%

Condition: Apparently in Merchantable Condition at Time and
Place of Shipment.

Time Long: Loading Effected From 15.08.90 To 18.08.90

Rio Grande, August 21ST., 1990.

Grano do Brasil

Member de Gruss SGS (Societe Generale de Surveillance)

PLANTEAMIENTO DEL SINIESTRO

La embarcación "El Mercader" propiedad de la empresa Sarnia Corporation LTD, actualmente registrada en ST. Vincent y Grenadines fue construida por Nippon Kikan Kabushi Kaisha, Shumizu Works, Japón en 1983, cuenta con 5 bodegas de las siguientes dimensiones.

Bodega No.	1:	20 m.	*	16 m.	*	13 m.
Bodega No	2:	26 m.	*	29 m.	*	13 m.
Bodega No	3:	26 m.	*	29 m.	*	13 m.
Bodega No	4:	24.4 m.	*	29 m.	*	13 m.
Bodega No	5:	26 4 m.	*	29 m.	*	13 m.

Eslora de 1.67 M.: Manga de 29,50 m. Tonelaje de registro neto de: 12,990 Toneladas.

El asegurado con fecha 10 de Agosto de 1990 adquirió a través de la Asociación Nacional de Industriales de Aceite y Manteca Comestible (CAMIAM), bajo los mismos términos y condiciones mencionados en los antecedentes. Costo y flete 30,750 toneladas métricas de frijol soya No. 2 o mejor de origen sudamericano de la empresa Richmond Commodities LTDA, Hamilton Bermuda por un valor total de US \$7,537,147.10 dólares americanos.

Las mercancías fueron embarcadas en el puerto de Río Grande Brasil, el 18 de Agosto de 1990 abordo de "El Mercader" con bandera de Jamaica y con destino final al puerto de Brownsville^{66/}

De acuerdo con lo estipulado en el conocimiento de embarque, éste fue expedido de conformidad con el contrato de fletamiento con fecha 27 de julio de 1990 contrato que obra en poder del asegurado.

Durante la carga, la mercancía fue inspeccionada cada 500 toneladas por la Sociedad Certificadora Societe Generale de Survelotance (S.G.S) a través de su corresponsal en Brasil S.G.S. Do Brasil S.A.

De acuerdo con el certificado de S.G.S. la carga se encontraba en condiciones de venta al momento y lugar del embarque, sin embargo tanto los porcentajes de humedad como los daños por calor se encontraban muy cerca de los grados máximos permitidos por los estándares de los Estados Unidos de América para granos tipo US 2.

Se comenzó la carga el día 15 de Agosto de 1990 con las bodegas 1,3, y 5 en la terminal TTS de Río Grande Brasil, y solamente hubo una interrupción por lluvia durante toda la carga, siendo ésta de aproximadamente 2 horas el día 15 de Agosto de 1990.^{67/}

El día 18 de Agosto de 1990 el buque fue trasladado a la terminal Cotryjul de Río Grande, Brasil, lugar donde se cargó la bodega 4, 1,796.5 toneladas de la bodega 2 y 1,061.02 toneladas de la bodega 3 para complementar ese

mismo día las toneladas de la bodega 3 para complementar ese mismo día a las 21:20 hrs. la carga de 30,730 toneladas transportadas.

Es importante señalar que las bodegas 2 y 4 son las que presentan mayor deterioro de la calidad del grano y éstas son las que cargaron mayor número de toneladas en la terminal Contryjul.

De acuerdo con el capitán, las escotillas fueron selladas con una cinta aislante denominada "Duck Tape" y pruebas de agua fueron elaboradas el día 21 de Agosto por la tripulación a las escotillas de las bodegas 1 y 2, encontrándose que las mismas eran hermética, durante la inspección de la nave, se percató que efectivamente existía evidencia de haberse sellado las escotillas.

El buque zarpó el día 19 de Agosto de 1990, con destino final al puerto de Brownsville, Texas, no encontrándose de acuerdo con el capitán, condiciones climatológicas adversas durante la travesía.

La embarcación arribó al puerto de Brownsville Texas, el día 6 de Septiembre de 1990.^{68/}

Durante la descarga se tomaron muestras y procedió a su análisis. Una vez obtenidos los resultados y al observarse

68/ Caso Práctico.

que el frijol soya no cumplía con los estándares para granos tipo US 2, se ordenó por así haberse acordado con el asegurado, se detuviera la descarga.

El día 7 de Septiembre, por instrucciones de la Asociación Nacional de Industriales de Aceite y Mantecas Comestibles, la Sociedad Certificadora S.G.S. a través de su oficina en México tomó pruebas de la carga y procedió a su Análisis, cuyos resultados confirmaron los obtenidos por la compañía certificadora.

Septiembre 8, 1990.
15:56

Se notificó a la Cía. de Seguros, por parte del agente de seguros por medio de un aviso preliminar del siniestro de transportes, que tuvo lugar en el puerto de Brownsville Texas bajo el amparo de la póliza No. T-2242 el día 5 de Septiembre del año antes mencionado.

La suma asegurada es de: \$22,560,000,000 (veintidos mil quinientos sesenta millones de pesos M.N.)

Las medidas que se tomaron por la Cía. de Seguros son las siguientes:

Se designó a un despacho de ajustadores, en coordinación con la gerencia nacional, de la aseguradora, para realizar el ajuste de este siniestro, cabe mencionar

que existió salvamento del cargamento.^{69/}

Septiembre 10, 1990

El Subdirector de Siniestros de la Cía. de Seguros, convinieron designar a un experto en oleaginosas en los Estados Unidos, que es: el Sr. Donald Muff.

Las razones, por las que se decidió contratar a un experto en Norteamericano y no Mexicano, son las siguientes:

- a) La carga se encontraba en Estados Unidos.
- b) El experto estaba en mejor posición de recomendar opciones, ya sea de secado o inclusive de la venta del salvamento en la localidad.
- c) Por el grado de flatoxina (Hongo que surge con la humedad excesiva en el grano), las autoridades mexicanas impidieron el ingreso de la parte afectada a nuestro país y fue necesario proceder a su secado localmente en el área de Brownsville.^{70/}

Las empresas que participaron en la inspección, son las siguientes:

1. S.G.S. de Brownville Texas.
2. Corpus Chisti Grain Exchange

69/ Caso Práctico.

70/ Caso Práctico.

3. United State Department of Agriculture Federal Grain.

Sobre la posible causa del siniestro era difícil definir si fue el transporte o la semilla ya venía dañada desde su origen.

Se realizó una inspección por parte del despacho a cargo del siniestro y la firma Moore, especialista en embarcaciones, estiba trimado y ventilación de carga, para hacer posible esta inspección fue autorizada por los señores de Gulf and Atlantic en Houston, y los aseguradores de P. and I. del buque (The West of England Protection and Indemnity Assn), y con los abogados de los aseguradores del barco.

Cabe mencionar que estuvo un representante de cada una de las firmas arriba mencionadas.

Durante la citada inspección se obtuvieron los certificados de clase del B/M embarcación que se encuentra clasificada por la sociedad clasificadora LLOYD'S Register of Shoppintg bajo la clase 100 al "Buque granelero reforzado por la carga pesada, las bodegas 2 y 4 pueden ir vacías" que según el inspector de los abogados es de la clasificación más alta que puede obtenerse para este tipo de buques.

Por lo que respecta a los demás certificados, todos estos se encontraban vigentes, habiéndose realizado la última inspección anual del buque el día 27 de julio de 1990

en Durban, Sudáfrica.^{71/}

El barco en general se encontraba en buen estado teniendo solamente 7 años de que fue construido lo cual nos da una idea clara del estado de la embarcación.

Se inspeccionaron detenidamente las bodegas del buque, su ventilación, las escotillas, los rieles de las mismas, así como el proceso de apertura y cerrado de las mismas.

Lo anterior fue encontrado en buenas condiciones de operación y mantenimiento sin señalar la penetración de agua ni exceso de condensación.

Es importante señalar que durante la inspección llovió fuertemente en el puerto de Brownsville, Texas y no obstante lo anterior no se observó que hubiera penetrado el agua en las bodegas.

Una vez que el producto fue descargado totalmente este es el proceso en la molienda y se obtuvo el porcentaje de calidad del aceite crudo, la cascarilla y la plata.

Así mismo hay que considerar, que no es lo mismo moler una semilla en buen estado que moler la semilla afectada, ya que hay que considerar el alto porcentaje de calor y humedad que tiene la soya, por lo que el rendimiento del aceite es menor incluyendo su baja calidad.^{72/}

71/ Caso Práctico.

72/ Caso Práctico.

De acuerdo con los porcentajes obtenidos por S.G.S. el grano embarcado excede los grados máximos permitidos por los estándares de los Estados Unidos para granos US 2. en los rubros de daño por calor en un 7% y total del grano dañado un 9% lo cual coloca a esta carga en el nivel más bajo de grano es decir US Sample Grade de conformidad con los estándares de los Estados Unidos.

La carga también fue inspeccionada por el Corpus Christi Grain Exchange, quien determinó que el frijol almacenado en las bodegas 1, 3 y 5 caería bajo el grado US 4 de los estándares de los Estados Unidos y el de las bodegas 2 y 4 bajo el grado US Sample, mientras que el United States Department of Agriculture Federal Inspection Service determinó, que toda la carga sería US Sample grade.

No se había determinado en forma clara por ninguna de las sociedades certificadoras la causa de esta discrepancia en el grado de frijol recibido.

Cuando el buque fue arraigado en Brownsville, Texas se le recomendó al asegurado que la descarga del producto no debería demorarse por más tiempo, ya que ello perjudicaría al producto mayormente.^{73/}

Se checó la disponibilidad de "Secadores" naturales o de gas.

73/ Caso Práctico.

También se le recomendó al asegurado que contactara con la empresa "Rofes" en Brownsville o al Sr. Carretero (experto en sorgo) en Matamoros para obtener cotización del secado del grano, ésto se hizo como recomendación.

El grano se procedió al secado para evitar la formación de hongos o inclusive mayor combustión. En el inter, se recomendó "Airar" el grano, para lo cual el asegurado podría contratar "Airadores" y secadores de gas con Brownsville.

El grano se almacenó en las bodegas propiedad del asegurado, quienes cuentan con toda la infraestructura necesaria para el manejo de estos embarques.

La empresa certificadora de granos Corpus Chisty Grain Exchange no pudo determinar la causa ya que ellos manejan únicamente lo referente a la clasificación de la calidad del grano, conforme a los estándares señalados por los Estados Unidos y ellos no conocían ningún experto en particular.

Se solicitó asistencia al united states Department of Agriculture Federal Grain Inspection Service máxima autoridad en los Estados Unidos para la certificación de granos con el propósito de determinar la causa y lugar del daño, lamentablemente la respuesta obtenida de este entidad fue negativa, no pudiendo recomendar a alguna firma que estuviere en posición de ayudarles.^{74/}

Por lo anterior se procedió a contactar a la firma de inspectores navales de Moore Inc. de Houston, Texas empresa que cuenta con una gran experiencia en el medio marítimo y que ya se había utilizado en diversas ocasiones con excelentes resultados

Los directivos de Agroservicios en ningún momento cedieron a darse por satisfechos, y les anticiparon que por parte del consejo de administración estaba decidida la acción de demandar a ellos y a todos aquellos, que se vieran involucrados en tan dolorosa compraventa.

Se les volvió a informar que ya se tenían preparados los oficios, para estos, que les pidieron, un despacho de abogados de prestigio internacional con sede en México y estaban en espera del dictamen de expertos que celebraron el arbitraje ante Fosfa en Londres, Inglaterra sobre la calidad de la semilla.

Se hicieron los señalamientos respectivos, en cuanto a lo que se refiere a los trabajos de demanda instaurada en contra del proveedor del producto en Brasil. Tanto el proceso de arbitraje en Londres estaba en trámite, y aún no se obtenía un planteamiento correcto al respecto.

Los asegurados manifestaron, que los proveedores ya les habían hecho un ofrecimiento de arreglo negociado.^{75/}

Continuaron los trabajos de la demanda incluso en forma más insistente, ya que este trámite les estaba generando resultados por la presión que se estaba ejerciendo en contra de los proveedores.

Mientras tanto, la Cía. de Seguros seguía investigando la reclamación, ya que al ser la suma asegurada tan grande, deberían tener todos los argumentos para aceptar o rechazar el siniestro.

Se solicitó la asistencia, de abogados en la ciudad de Rotterdam, Holanda. Los cuales estaban de acuerdo en iniciar una acción en contra de Richmont Rotterdam, Richmont Bermuda y Richmont Brasil, aunque ésto resultara costoso.

Se intentó tomar acciones legales ante la corte de los Estados Unidos, ya que esto tendría mayor peso.

Es importante señalar que las acciones judiciales en contra de la empresa naviera no se iniciaron, hasta que no se tuvo certeza de su responsabilidad, ya que de ganar el juicio podrían ser contrademandados, por daños y prejuicios.^{76/}

La pérdida estimada es de \$ 7,000,000,000 M.N. (siete mil millones de pesos M.N.) pero esta cantidad se reduce al aplicar la condición de coaseguro convenido 80/20 para la cobertura de combustión espontánea \$ 1,400,000,000 M.N. (mil

76/ Caso Práctico.

cuatrocientos millones de pesos M.N.) y el deducible pactado 1% sobre el valor total del embarque aplicado inicialmente conforme a la cifra que se tiene como suma asegurada \$22,560,000,000 M.N. (veintidos mil quinientos sesenta millones de pesos M.N.) por 1% es igual a \$225,600,000 (doscientos veinticinco millones seiscientos mil pesos M.N.)

Por lo anterior nos daría una estimación final de \$5,374,400,000 M.N. (Cinco mil trescientos setenta y cuatro millones cuatrocientos mil pesos M.N.)

La Cía. de Seguros analizó, cada uno de los sucesos de la transportación de la semilla, desde la concentración, cartas de crédito, correspondencia interna, ampliaciones de fecha para entrega y demás detalles que con cordialidad y disposición fueron proporcionados por el asegurado, y ambos revisaron cada uno de los detalles, hasta su llegada física al puerto de Brownsville, Texas.

Los señores de Richmond, consultaron la gravedad del siniestro con su consejo de administración de la oficina matriz, ubicada en Rotterdam Holanda.

Aclararon, que en ningún momento se han sentido con culpabilidad, ya que al momento del embarque en los elevadores de los puertos Brasileños, la Cía. clasificadora SGS de prestigio internacional, dictaminó que el grano en discusión se encontraba dentro de las normas de calidad mundialmente aceptadas.

Y se llegó a la conclusión de que el siniestro por combustión espontánea ocurrió durante la travesía con el movimiento del barco.^{77/}

Finalmente y después de analizar cada uno de los pasos del siniestro, la Cía. de Seguros aceptó su responsabilidad y pago el 79% de la reclamación, ya que el 20% lo asume el asegurado por el coaseguro y el 1% es el deducible por el valor total del embarque.^{78/}

NOTA: De la estimación se descontó el coaseguro del 20% y el deducible del 1% sobre el valor total del embarque.

77/ Caso Práctico.

78/ El Caso Práctico anterior fue tomado y adaptado de los archivos de la Cía. de Seguros en Monterrey, Seguros Interamericana S.A. Av. Insurgentes Sur 1136 Col. Del Valle C.P. 03219, México, D.F.

CONCLUSIONES.

Con este trabajo hemos demostrado que el Seguro de Transporte, apoya al comercio internacional, minimizando las pérdidas, transfiriendo el riesgo de sus mercancías hacia la Cía de Seguros.

La década de los noventa inicia con cambios significativos en las relaciones internacionales.

México, Estados Unidos y Canadá decidieron a finales de 1990 iniciar pláticas para la formación de un área de Libre Comercio en América del Norte. La sola decisión de iniciar negociaciones han impactado las expectativas, y por tanto, la conducta de inversionistas y comerciantes de América del Norte y en otras regiones cuyos flujos de comercio e inversión son intensos con cualquiera de los tres países.

Por supuesto que este impacto ha sido superior para el caso de México, que para el de los dos socios comerciales, principalmente por dos razones:

1. Canadá y Estados Unidos ya tienen en vigor un Acuerdo de Libre Comercio.
2. El mercado de exportaciones e importaciones de Estados Unidos para México representa alrededor del 70% de todo su mercado, mientras que la relación en sentido opuesto es de alrededor del 4%.

Además para México éste sería el primer Tratado Comercial con sus dos vecinos del norte.

Las reformas estructurales y las políticas de estabilización fincadas en éstas constituyen el punto de partida indispensable para esperar los beneficios de eficiencia, bienestar y distribución del ingreso comunmente postulado como justificación del Acuerdo Comercial.

La tasa de apertura que se derive del Acuerdo de Libre Comercio dependerá de condiciones económicas, políticas y de negociación.

Los seguros permiten que los agentes económicos diversifiquen los riesgos que enfrentan, y por su naturaleza fomentan el ahorro nacional.

El seguro es uno de los servicios financieros que se negociaran dentro del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre México, Estados Unidos y Canadá. Y el comercializador internacional ya sea de bienes o servicios, deberá conocer las normas de dicho tratado, ya que el incremento que habrá de transporte de mercancías será determinante para el desarrollo de la actividad económica de nuestro país.

Es importante que el comercializador adquiera la cobertura adecuada al tipo de mercancía, ya que en el caso práctico que analizamos, si el asegurador no hubiere

contratado la cobertura de combustión espontánea, la Cía. de Seguros hubiera tenido la alternativa de pagar o no pagar el siniestro.

Lo anterior debido a que cuando una cuenta es muy importante para la Cía. de Seguros se hace una evaluación, los siniestros pagados contra la prima neta, que ha pagado el asegurado y es posible pagar el siniestro, aún cuando éste no haya estado cubierto.

Es importante también tener un buen asesor de seguros experimentado, que ayude a seleccionar la cobertura más adecuada a sus necesidades en el seguro de transporte de mercancías.

Del mismo modo es importante la selección que por recomendación del agente de seguros se haga de la Cía. de Seguros, que tengan un amplio margen de solvencia que tenga un buen respaldo que le permita afrontar sus responsabilidades.

Sobre el comercio internacional de seguros existen dos formas por las cuales se puede realizar el comercio internacional de seguros: transacciones fronterizas y a través de establecimiento.

- La primera consiste en la venta de póliza de una empresa localizada en cierto país a clientes de otra

nación, mediante agentes de seguros por movilidad del consumidor o mediante el uso de telecomunicaciones.

- La segunda consiste en la venta de pólizas mediante la participación en el capital social de una empresa (es decir, coinversión) y el establecimiento de subsidiarias y sucursales de compañías de un país en otro.

La venta de una póliza de una Cía. Nacional a un residente en el exterior o de una reaseguradora nacional a una extranjera, constituye una exportación del servicio, en tanto que la compra de pólizas por parte de residentes en el país a aseguradoras extranjeras, o de una empresa nacional a reaseguradoras extranjeras, una importación.

En la determinación de los costos y beneficios del comercio internacional de seguros debe reconocerse que los seguros inciden sobre la economía como producto final, como insumo intermedio y como medio de fomentar el ahorro.

Para la industria de los seguros, en un contexto de un mercado abierto al comercio internacional, la medida de bienestar más conveniente es la suma de los excedentes de los clientes y productores nacionales y el nivel de ahorro que se canalice hacia zonas del país.

Medidas que fomenten la competencia en una industria, generalmente, traen como consecuencia que los precios de los

servicios se reduzcan, y que mejore la calidad y número de los mismos. Con esto, los demandantes del servicio obtienen mayores beneficios, a la vez que éstos descienden para los oferentes.

Otro punto importante es distinguir entre promover el desarrollo del sector a través de su desregulación o a través del comercio internacional. De hecho para maximizar los beneficios sociales que puede traer consigo el comercio internacional de seguros es indispensable que el sector enfrente previamente a su apertura, la "regulación óptima".

Para los demandantes de seguros, lo más conveniente es que la apertura traiga como consecuencia una gran variedad de productos, con altos estándares de calidad y a un bajo costo, a diferencia del esquema de establecimiento, con transacciones transfronterizas no se les puede garantizar que las Cias. con las que se aseguren cumplirán los compromisos contratado.

Si los nacionales adquieren seguros de compañías extranjeras fuera del país, las autoridades nacionales no podrán sancionar a las aseguradoras, y el comprador del servicio dependerá, para el cumplimiento del contrato, de las autoridades de otros países.

Considerando que la manera de obtener los mayores beneficios para el país con un esquema de apertura en el

mercado de seguros mexicano, es permitir de manera gradual el establecimiento de empresas extranjeras y que las empresas mexicanas puedan establecerse lo antes posible, si no inmediatamente en los mercados de Canadá y Estados Unidos.

La apertura del mercado mexicano debe realizarse únicamente a través de establecimiento. Es importante, sin embargo que la apertura del sector asegurador no se realice en un plazo menor al del mercado de valores y la banca, debido a que la actividad aseguradora es actualmente la más abierta a la competencia externa y a que su grado de desarrollo es menor en relación con el de las otras instituciones financieras.

Por otro lado la apertura debe llevarse a cabo bajo los principios de reciprocidad relativa, trato nacional y liberalización progresiva.

Se debe obtener y otorgar a las aseguradoras trato nacional, de acuerdo con el esquema de desprotección gradual. Con esto puede evitarse algún tipo de discriminación para empresas de distintas nacionalidades.

Respecto al mercado interno, ésto implica el sometimiento, por parte de las compañías extranjeras, a las autoridades, leyes y reglamentos de México.

Con el propósito de que las empresas nacionales estén en mejores condiciones para competir, la liberación del mercado mexicano debe ser progresiva. Es decir, una apertura gradual con autorización selectiva de los participantes extranjeros.

Además de mantener durante algún tiempo el régimen de coninversión se debe negociar un margen mínimo de retención del negocio en el país en función de las posibilidades que existan para conseguirlo.

Debemos señalar que con el margen de retención se "protege" a las reaseguradoras nacionales.

Por otro lado la formación de grupos financieros puede facilitar los mecanismos de distribución de las aseguradoras al poder utilizar las ventanillas de los bancos y casas de bolsa para colocar sus productos.

Podemos concluir del caso práctico que señalamos en el último capítulo que el seguro de transporte apoya al comercio internacional y podemos apreciar las bondades y beneficios del seguro de transporte. Ya que minimizar las pérdidas que pueden sufrir por el traslado de mercancías o bienes adquiridos en otros países y que se encuentran expuestos a muy diversos riesgos, tal como lo vimos en el caso práctico donde las mercancías quedaban expuestas a mojaduras o combustión espontánea y en general riesgos de transporte.

Cabe mencionar que no existe solo el seguro marítimo, también existe el seguro aplicado al transporte terrestre ya sea por ferrocarriles o camión público o privado o es el seguro de transporte aéreo público o privado.

BIBLIOGRAFIA

- Pfeffer y D.R. Clock: Perspectivas del Seguro
Trad. Española J. Aldaz Editorial Mapfre, Madrid.
Pag. 308. pág.

- Folleto de la Comisión Nacional de Seguros y
Fianzas 19 páginas. Organo Trimestral 3o
Trimestre.

- Paniagua A. Pardo y J.M. Pérez La Evolución del
Comercio Internacional. Editorial Nueva Era 2^o
edición, México, D.F.

- S.S. Huebner y K. Black. El Seguro de Daños y el
Seguro de Vida. Editorial Mapfre. Madrid España
Segunda edición. Pág. 197.

- Torres Gaytan Teoría del Comercio Internacional,
Siglo XXI México, D.F. 290 páginas.

- Castañeda I. Fundamentos del Comercio
Internacional. Siglo XXI México, D.F. 1^o edición
340 páginas.

- Benitez de Lugo: Trabajo de Seguros. I.E. Madrid, España 1^o edición. 150 páginas.

- L. Carter. Situación Legal del Código Internacional. Editorial Omega, México, D.F. 2^o edición. 178 páginas.

- ITAM Notas del Diplomado de Seguros. Ley de Navegación y Comercio Marítimo. Camino a Santa Teresa No. 930 Delegación Magdalena Contreras México D.F. C.P. 10700. Tel. 568-30-99

- Know-How en Seguros. Editorial Trillas, México D.F. 2o edición. 237 páginas

- Brockman y Schuh. El Origen del Reaseguro. México, D.F. 1^o edición. 177 páginas.

- M. Greene J. Diccionario Básico de Seguros. Editorial Nueva Era 3^o edición. México, D.F.

- Documento Oficial de la Cía. de Seguros Interamericana S.A., Av. Insurgentes Sur 1136 Col. Del Valle C.P. 03219 México D.F. Tel. 575-78-11 Poliza de Seguros de Transportes de carga.