



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS

**ESTRATEGIA PARA LA SUSCRIPCIÓN Y
ADMINISTRACIÓN DEL SEGURO DE
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS**

**REPORTE DE TRABAJO
PROFESIONAL**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

A C T U A R I A

P R E S E N T A

ANDREA JAZMÍN LÓPEZ BAHENA

Tutor:

ACT. CARLOS PEÑA NÚÑEZ



2019



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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 esta 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.

1. Datos de la alumna
López
Bahena
Andrea Jazmín
Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias

2. Datos del Tutor
Actuario
Carlos
Peña
Núñez

3.- Sinodal 1
Actuaria
Nadia Verenice
Martínez
González

4. Sinodal 2
Actuario
Felipe
Zamora
Ramos

5. Sinodal 3
Actuario
Héctor Fernando
Juárez
Gómez

6. Sinodal 4
Actuario
Arturo José
Niño
Padilla

Título
Estrategia para la suscripción y administración del seguro de transporte de mercancías
54 Páginas
2019

Índice general

Figuras	I
Cuadros	II
Introducción	1
Capítulo 1. Marco regulatorio para la contratación de pólizas de transporte de mercancías	3
1.1. Introducción	3
1.2. Contexto empresarial de transporte de bienes	4
1.2.1. Fundamento para la contratación de pólizas	5
1.2.2. Ámbito de aplicación de las coberturas	6
1.3. Marco Legal.....	7
1.3.1. Ley sobre el Contrato del Seguro.....	7
1.3.2. Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas	10
1.4. Lineamientos normativos	12
1.4.1. Políticas y definiciones.....	13
1.4.2. Modelo de contrato	14
1.4.3. Período de contratación	15
1.4.4. Garantías de cumplimiento del contrato.....	15
Capítulo 2. Aspectos actuariales y criterios técnicos para la suscripción	17
2.1. Introducción	17
2.2. Póliza de transportes de mercancías	17
2.2.1. Propósito y alcance.....	19
2.3. Aspectos actuariales	20
2.3.1. Bienes asegurables.....	21
2.3.2. Coberturas básicas y adicionales	21
2.3.3. Exclusiones generales	28
2.3.4. Aplicables a las coberturas adicionales.....	33
2.3.5. Exclusiones aplicables a la cobertura de devoluciones.....	35
2.4. Criterios técnicos para la contratación	36
2.4.1. Proceso de tarificación.....	37
Capítulo 3 Estrategias para la suscripción de pólizas de daños	40

3.1	Políticas de suscripción.....	40
3.1.1	Vigencia y modalidad de la contratación.....	40
3.1.2	Evaluación del riesgo.....	42
3.1.3	Coberturas específicas para contra el riesgo.....	46
3.1.4	Elaboración estrategias de precio.....	47
3.1.5	Medidas de prevención de siniestros.....	47
	Conclusiones	51
	Bibliografía	54

Figuras

Figura 3.1 Estrategias de suscripción.....	41
Figura 3.2 Regionalización del riesgo.....	42
Figura 3.3 Regionalización del robo por tipo de producto	46

Cuadros

Cuadro 2.1 Embarques marítimos y marítimos combinados con terrestre (%)	37
Cuadro 2.2 Embarques aéreos (%)	38
Cuadro 2.3 Embarques terrestres (%)	38
Cuadro 3.1 Deducibles por tipo de riesgo.	43

Introducción

En este trabajo se describirá grosso modo, a lo largo de tres capítulos, un ejemplo del quehacer profesional que realiza día con día un egresado de la carrera de actuaria, identificando riesgos y realizando la transferencia de ellos mediante la administración de seguros y recomendaciones, para evitar de este modo un impacto catastrófico en las finanzas de la empresa. Concluyendo así, la importancia y trascendencia de su trabajo en una compañía privada.

Durante el capítulo 1 entenderemos cuales son los contextos, las necesidades internas de las empresas y fundamentos, que llevan a las empresas a contar con pólizas de seguros que protejan sus activos ante posibles riesgos. Analizaremos cuales son los fundamentos legales que sustentan la contratación, condiciones generales de las pólizas y su alcance.

En el capítulo 2, como su nombre lo indica, abordaremos los principales aspectos actuariales y criterios para la contratación de pólizas patrimoniales (seguro de transporte de activos). Veremos en primer lugar cual es el propósito y alcance para la contratación del seguro. Posteriormente nos adentraremos a describir cuales son los bienes asegurables, las coberturas de estos seguros y las principales exclusiones de las pólizas. Por último describiremos cual es el proceso interno para la cotización un seguro patrimonial, y la búsqueda de la tarifa más competitiva.

En el último capítulo abordaremos las principales políticas para la suscripción de seguros patrimoniales, la vigencia y modalidades del contrato de seguro y el proceso de análisis de la cuenta a suscribir. Nos adentraremos en analizar cuáles son las estrategias del sector asegurador para la suscripción de pólizas de daños, tomando en cuenta la evaluación y medición de los riesgos, coberturas específicas y acordes, elaboración del precio, resultados del proceso de suscripción y las medidas a tomar en cuenta para la prevención de siniestros.

El objetivo principal del capítulo 1 es informar al lector de donde surge la temática de este trabajo delimitando los seguros patrimoniales que se abordarán más adelante.

El objetivo que se busca en el capítulo 2 es describir técnicamente los seguros de transporte de mercancías.

El objetivo del capítulo 3 es analizar el proceso de suscripción de las pólizas de transporte de mercancías.

Capítulo 1.

Marco regulatorio para la contratación de pólizas de transporte de mercancías

1.1. Introducción

La economía mundial actual, se basa principalmente en el intercambio comercial internacional y nacional. Para facilitar este intercambio, se han creado una serie de redes de comunicación y transporte, de las cuales depende totalmente. El cual por medio de un contrato se realiza un convenio o acuerdo entre el vendedor y comprador (y en su caso el transportista) en el cual quedan de acuerdo en transportar las mercancías y delimitar sus derechos, obligaciones y responsabilidades sobre ésta.

En este contexto y como cualquier otra actividad, el transporte de mercancías está sujeto a ciertos riesgos que pueden afectar tanto la mercancía transportada como al medio en el que se transporta e interrumpir la eficacia de la red. Al ser interrumpida la red de transporte, genera pérdidas tanto para el vendedor como para el comprador. Por lo que surge la necesidad de compensar esa pérdida económica que pudiese existir y, así, por medio del pago de una prima se conviene amparar los bienes expuestos a los riesgos o peligros imprevistos.

El seguro de transporte tendrá como finalidad indemnizar por una suma asegurada los daños materiales que puedan sufrir las mercancías transportadas o el medio utilizado como

consecuencia de su transporte, en el evento de realizarse un riesgo contratado en la póliza a cambio del pago de una prima.

En este capítulo conoceremos las disposiciones regulatorias que se deben de considerar para suscripción de este seguro, incluyendo las coberturas y exclusiones relativas que lo conforman.

1.2. Contexto empresarial de transporte de bienes.

En la actualidad las empresas dedicadas a trasladar bienes de un lugar a otro requieren medios de conducción adecuados y dependiendo de la necesidad que se tenga se debe analizar cuál será el medio más seguro para enviar o recibir bienes. Por ejemplo, si se necesita traer un bien que es perecedero, muy probablemente se tendría que usar un medio de transporte que no dure tanto tiempo su tránsito, pero esto podría generar un costo alto, por lo que se tendría que realizar un estudio para saber si es conveniente.

Otro ejemplo sería si se necesita un bien que es muy pesado y que no es tan fácil su tránsito desde algún otro continente como Europa, Asia o África, por lo que seguramente se usaría un medio marítimo; sin embargo, el tiempo de ese recorrido sería largo, por lo que es necesario anticiparse y, por lo tanto, el principal parámetro de análisis sería el tiempo de recorrido para ver si es conveniente.

En este contexto, si el medio de conducción variaría de las necesidades que se tengan, de tiempo, tipo de mercancía, costo, espacio, etcétera, entonces sería entendible que cada tipo de transporte tenga diferentes tipos de riesgos y, por lo tanto, diferentes costos en su aseguramiento. En el mercado asegurador una póliza de transportes protege el traslado de los bienes objeto del seguro, pero se podría utilizar aislado y/o combinado de acuerdo a las necesidades los siguientes medios de transporte: marítimo, aéreo y terrestre.

1.2.1. Fundamento para la contratación de pólizas

El seguro de transportes es un instrumento preponderante y en constante competencia con el mercado asegurador. Las compañías que ofrecen este seguro se ven obligadas a dar cuotas competitivas e implementar mecanismos de suscripción que determinen una cuota que origine una prima de riesgo suficiente para cualquier evento fortuito o siniestro a un costo justo para el asegurado.

Así por medio de un contrato el vendedor y comprador (y en su caso el transportista) pactan las mercancías y delimitan sus derechos, obligaciones y responsabilidades sobre ella. Dicho contrato responderá contra los riesgos de transporte expuesto, en el cual deberá estar descrito: origen y destino, vigencia, valor de seguro, coberturas amparadas, exclusiones, condiciones generales, suma asegurada, límite de responsabilidad y deducibles, entre otros aspectos.

La estructura de esta prima tendrá como principio la elaboración de tarifas equitativas y suficientes. Esta tarificación podrá ser determinada a priori o a posteriori, adicionalmente se

considerarán recargos o descuentos como son por cambio de deducible o coberturas adicionales. Los demás factores que influyen en la determinación de la cuota como son suma asegurada, límite de responsabilidad, entre otros serán determinados por el suscriptor especializado en el ramo de transportes.

1.2.2. Ámbito de aplicación de las coberturas

Las coberturas de este seguro brindan la debida protección contra riesgos derivados de accidentes, averías y actos delictivos a que están expuestos las mercancías en tránsito, cuando estas forman parte de un embarque y son transportadas por diversos medios de conducción, ya sea por vía aérea, marítima y/o terrestre, dentro de la República Mexicana y de o hacia el resto del Mundo. El seguro está destinado a indemnizar las pérdidas y/o daños que sufran los bienes asegurados durante su transporte.

Todo bien transportado debe estar asegurado por cualquier imprevisto, estos bienes pueden ser muy variados pues todo se puede transportar de un lugar a otro, en el tipo de mercancías no se encuentra alguna que no pueda ser sujeta de un traslado, por lo tanto, siempre habrá la necesidad de asegurar cualquier tipo de mercancía y estos bienes estarán cubiertos siempre y cuando estén específicamente descritos en la póliza, sujetos a los términos y condiciones establecidos dentro del mismo seguro.

1.3. Marco Legal

El seguro de transportes es un instrumento preponderante y en constante competencia con el mercado asegurador. Las compañías que ofrecen este seguro se ven obligadas a dar cuotas competitivas e implementar mecanismos de suscripción que determinen una cuota que origine una prima de riesgo suficiente para cualquier evento fortuito o siniestro a un costo justo para el asegurado. Así por medio de un contrato el vendedor y comprador (y en su caso el transportista) pactan las mercancías y delimitan sus derechos, obligaciones y responsabilidades sobre ella. Dicho contrato responderá contra los riesgos de transporte expuesto, en el cual deberá estar descrito: origen y destino, vigencia, valor de seguro, coberturas amparadas, exclusiones, condiciones generales, suma asegurada, límite de responsabilidad y deducibles, entre otros aspectos.

1.3.1. Ley sobre el Contrato del Seguro

En general la Ley sobre el Contrato del Seguro es la normativa que rige el contenido de los contratos de seguro, su alcance y la forma de operar de las instituciones de seguros. En el ramo de transportes estos son las principales disposiciones aplicables.

Artículo 1°.- Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.

Artículo 3°.- El seguro marítimo se rige por las disposiciones relativas del Código de Comercio y por la presente ley en lo que sea compatible con ellas.

Artículo 20.- La empresa aseguradora estará obligada a entregar al contratante del seguro, una póliza en la que consten los derechos y obligaciones de las partes. La póliza deberá contener:

- I. Los nombres, domicilios de los contratantes y firma de la empresa aseguradora;
- II. La designación de la cosa o de la persona asegurada;
- III. La naturaleza de los riesgos garantizados;
- IV. El momento a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de esta garantía;
- V. El monto de la garantía;
- VI. La cuota o prima del seguro;

Artículo 39.- En los seguros por un solo viaje, tratándose de transporte marítimo, terrestre o aéreo y de accidentes personales, así como en los seguros de riesgos profesionales y en los seguros obligatorios a que hace referencia el artículo 150 Bis de esta Ley, no se podrá convenir el pago fraccionado de la prima.

Artículo 85.- Todo interés económico que una persona tenga en que no se produzca un siniestro, podrá ser objeto de contrato de seguro contra los daños.

Artículo 86.- En el seguro contra los daños, la empresa aseguradora responde solamente por el daño causado hasta el límite de la suma y del valor real asegurados. La empresa

responderá de la pérdida del provecho o interés que se obtenga de la cosa asegurada, si así se conviene expresamente.

Artículo 91.- Para fijar la indemnización del seguro se tendrá en cuenta el valor del interés asegurado en el momento de realización del siniestro.

Artículo 111.- La empresa aseguradora que pague la indemnización se subrogará hasta la cantidad pagada, en todos los derechos y acciones contra terceros que por causa del daño sufrido correspondan al asegurado.

Artículo 113.- Al ocurrir el siniestro, el asegurado tendrá la obligación de ejecutar todos los actos que tiendan a evitar o disminuir el daño. Si no hay peligro en la demora, pedirá instrucciones a la empresa aseguradora, debiendo atenerse a las que ella le indique.

Los gastos hechos por el asegurado que no sean manifiestamente improcedentes, se cubrirán por la empresa aseguradora, y si ésta da instrucciones anticipará dichos gastos.

Artículo 138.- Podrán ser objeto del contrato de seguro contra los riesgos de transporte, todos los efectos transportables por los medios propios de la locomoción terrestre.

Artículo 139.- El seguro de transporte comprenderá los gastos necesarios para el salvamento de los objetos asegurados.

Artículo 140.- Podrán asegurar, no solo los dueños de las mercancías transportadas, sino todos los que tengan interés o responsabilidad en su conservación, expresando en el contrato el concepto por el que contratan el seguro.

Artículo 141.- Además de los requisitos de que trata el artículo 20 de esta ley, la póliza de seguro de transporte designará:

- I. La empresa o persona que se encargue del transporte;
- II. Las calidades específicas de los efectos asegurados, con expresión del número de bultos y de las marcas que tuvieren;
- III. El punto en donde se hubieren de recibir los géneros asegurados, y el en que deben entregarse.

Artículo 142.- En los casos de deterioro por vicio de la cosa o transcurso del tiempo, la empresa aseguradora justificara judicialmente el estado de los efectos asegurados, dentro de las veinticuatro horas siguientes al aviso que de su llegada al lugar en que deban entregarse le dé el asegurado. Sin esta justificación no será admisible la excepción que proponga para eximirse de su responsabilidad como asegurador.

Artículo 143.- La empresa aseguradora, se subrogará en las acciones que competan a los asegurados para repetir contra los portadores por los daños de que fueren responsables.

Artículo 144.- El asegurado no tendrá obligación de avisar la enajenación de la cosa asegurada ni denunciar a la empresa la agravación del riesgo.

1.3.2. Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas

Artículo 20.- Se prohíbe a toda persona física o moral distinta a las Instituciones de Seguros y Sociedades Mutualistas autorizadas en los términos de esta Ley, la práctica de cualquier operación activa de seguros en territorio nacional.

Artículo 21.- Se prohíbe contratar con empresas extranjeras:

I. Seguros de personas:

- a) Cuando el contratante del seguro sea una persona física, si este se encuentra en territorio nacional al celebrarse el contrato, o
- b) Cuando el contratante del seguro sea una persona moral, si los asegurados residen en territorio nacional;

II. Seguros de cascos, de naves o aeronaves y de cualquier clase de vehículos, contra riesgos propios del ramo marítimo y transportes, siempre que dichas naves, aeronaves o vehículos sean de matrícula mexicana o propiedad de personas domiciliadas en la Republica;

Artículo 25.- Las autorizaciones para organizarse, operar y funcionar como Institución de Seguros o Sociedad Mutualista, se referirán a una o más de las siguientes operaciones y ramos de seguro:

I. Vida;

II. Accidentes y enfermedades, en alguno o algunos de los ramos siguientes:

- a) Accidentes personales;
- b) Gastos médicos, y
- c) Salud, y

III. Daños, en alguno o algunos de los ramos siguientes:

- a) Responsabilidad civil y riesgos profesionales;
- b) Marítimo y transportes;
- c) Incendio;
- d) Agrícola y de animales;
- e) Automóviles;
- f) Crédito;
- g) Caución;
- h) Crédito a la vivienda;
- i) Garantía financiera;
- j) Riesgos catastróficos;
- k) Diversos, y
- l) Los especiales que declare la Secretaria, conforme a lo dispuesto por el artículo 28 de esta Ley.

Las Instituciones de Seguros, podrán realizar el reaseguro respecto de las operaciones y ramos comprendidos en su autorización.

1.4. Lineamientos normativos

La póliza es el contrato del seguro se rige por un conjunto general de normas, criterios, metodologías, lineamientos y sistemas, que establecen la forma en que deben desarrollarse las acciones para alcanzar los objetivos propuestos en el proceso.

Las condiciones y características del seguro quedan estipuladas en un contrato realizado entre la compañía aseguradora y el contratante. Así mismo, el beneficio consiste en una suma de dinero llamada capital asegurado que puede pagarse de una sola vez, o bien, en forma de una renta financiera. Los destinatarios de esta suma de dinero son los beneficiarios designados en la póliza.

1.4.1. Políticas y definiciones

Dentro del tránsito de las mercancías y de su aseguramiento, existen las coberturas básicas que se adecuan a los riesgos propios que se encuentran expuestos bienes que se estén transportando y derivados del medio de transporte utilizado, estas coberturas básicas son:

- Para transporte terrestre y/o aéreo: Este seguro cubre exclusivamente las pérdidas o daños materiales ocurridos a los bienes asegurados, causados directamente por incendio, rayo y explosión, así como por caída de avión, descarrilamiento de carro de ferrocarril, colisión o volcadura del transporte empleado; incluyendo rotura de puentes, desplome o hundimiento de estos o de embarcaciones cuyo empleo sea indispensable para completar el tránsito terrestre.
- Para transporte marítimo: Las pérdidas o daños materiales ocurridos a los bienes asegurados, causados directamente por incendio, rayo y explosión, o por varadura, hundimiento o colisión del barco transportado. La pérdida de bultos por entero caídos al mar durante las maniobras de carga, transbordo o descarga;

El seguro se extiende a cubrir los bienes mientras sean transportadas hasta o desde el buque principal en embarcaciones auxiliares, y se consideran asegurados separadamente, mientras se encuentren a bordo de estas. La contribución del asegurado por avería gruesa general y por cargos de salvamento que será pagada según lo estipulado en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en el Código de Comercio Mexicano o en las Reglas de York - Amberes, de acuerdo con lo que estipule la carta de porte, conocimiento de embarque o el contrato de fletamento.

1.4.2. Modelo de contrato

La operación del transporte por su propia naturaleza se encuentra expuesta a los riesgos en tierra, mar o aire. Por lo que surge la necesidad de compensar esa pérdida económica que pudiese existir. Así, por medio del pago de una prima se conviene amparar los bienes expuestos a los riesgos o peligros imprevistos. En caso de siniestro la compañía aseguradora se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero.

El tipo de contrato que puede suscribirse puede ser:

- *Póliza específica.* Póliza que ampara un solo viaje ya sea nacional o extranjero
- *Póliza abierta y/o anual.* Ampara todos los embarques que efectúe el asegurado durante el periodo de vigencia, el cual la suma asegurada se basa en un estimado

de embarque. La responsabilidad máxima de la compañía corresponderá a límite máximo que fije el asegurado y es el valor más alto de un embarque.

- *Sumas aseguradas.* La suma asegurada o la responsabilidad civil máxima por embarque son fijadas por el asegurado, pero no es prueba del valor ni de la existencia de los bienes asegurados.
- *Valor del embarque.* Corresponde al valor de las mercancías más gastos inherentes al transporte, tales como flete, gastos y derechos aduanales. Es el límite de responsabilidad de la aseguradora, considerando que el seguro está sujeto a la cláusula de proporción indemnizable.

1.4.3. Período de contratación.

Existen dos periodos de contratación de la póliza de transporte de mercancías

- I. Por traslado. Se cobra únicamente un traslado y en ese momento se termina la cobertura.
- II. Anual. Se estima el número de traslados y/o de mercancía que se transportara a lo largo de un año y se da un pronóstico anual. Normalmente se declaran los traslados a lo largo de la vigencia y se realiza un ajuste de primas al final del año de cobertura.

1.4.4. Garantías de cumplimiento del contrato.

El derecho de cobertura depende del cumplimiento de la obligación del Asegurado de dar aviso inmediato a la Compañía de cada traslado que se realice. Se deberá cumplir con lo estipulado en cada norma o ley relativa a los medios de transporte.

Se deberá cumplir a todo lo estipulado en el apartado de la póliza denominado garantías de seguridad y en caso contrario se consideraran como agravación del riesgo liberando a la compañía de toda responsabilidad

Capítulo 2.

Aspectos actuariales y criterios técnicos para la suscripción

2.1 Introducción

Las compañías aseguradoras deben tener en cuenta un conjunto de criterios centrados principalmente en riesgos para poder determinar su apetito al riesgo, el nivel de retención del mismo, el precio que deben cobrar para poder hacer frente a un siniestro y los deducibles aplicables. En este capítulo podemos adentrarnos para conocer a más detalle todo este proceso que se tiene que llevar a cabo para poder suscribir una póliza de seguro de daños.

2.2 Póliza de transportes de mercancías

En la póliza participan tres entes: contratante, asegurado y beneficiario. El contratante es aquel que paga la póliza y se considera dueño de los valores de la misma; el asegurado es quién asegura sus mercancías ante la exposición al riesgo; y, el beneficiario es aquella persona, compañía o asociación que recibirá los beneficios también llamados suma asegurada pactados en el seguro.

El contrato de seguro es consensual, bilateral y aleatorio. Es consensual porque se perfecciona por el mero consentimiento de las partes; es bilateral porque origina derechos y obligaciones recíprocas entre asegurador y asegurado; y, es aleatorio porque se refiere a la

indemnización de una pérdida o daño producido por un acontecimiento, o un hecho incierto, pues no se sabe si se va a producir y, en caso contrario, como ocurre con la muerte, no se sabe cuándo ha de acontecer.

Las coberturas básicas que deben de cubrir el transporte de mercancías son:

- Para transporte terrestre y/o aéreo: Este seguro cubre exclusivamente las pérdidas o daños materiales ocurridos a los bienes asegurados, causados directamente por incendio, rayo y explosión, así como por caída de avión, descarrilamiento de carro de ferrocarril, colisión o volcadura del transporte empleado; incluyendo rotura de puentes, desplome o hundimiento de estos o de embarcaciones cuyo empleo sea indispensable para completar el tránsito terrestre.
- Para transporte marítimo: Las pérdidas o daños materiales ocurridos a los bienes asegurados, causados directamente por incendio, rayo y explosión, o por varadura, hundimiento o colisión del barco transportado.

La pérdida de bultos por entero caídos al mar durante las maniobras de carga, transbordo o descarga. El seguro se extiende a cubrir los bienes mientras sean transportadas hasta o desde el buque principal en embarcaciones auxiliares y se consideran asegurados separadamente, mientras se encuentren a bordo de estas.

Los riesgos adicionales a cubrir en una póliza de transporte de mercancías son:

- Robo de bulto por entero (Robo Total)
- Robo parcial

- Mojaduras
- Contaminación por contacto con otras cargas
- Manchas
- Oxidación
- Rotura o rajadura
- Mermas y/o derrames
- Echazón y barredura
- Bodega a bodega para embarques marítimos, terrestres y/o aéreos
- Baratería del capitán o de la tripulación

2.2.1 Propósito y alcance

Este seguro entra en vigor a partir del momento en que el vehículo ya cargado con los bienes inicia el tránsito del embarque cubierto, en el lugar de origen establecido en la Carátula y/o Especificación de la Póliza, continúa durante el curso ordinario del tránsito y termina ya sea:

- a) A la entrega de dichas mercancías en el almacén de los Consignatarios u otro almacén final o lugar de almacenaje en el destino especificado en la Carátula y/o Especificación de la Póliza
- b) A la entrega de dichas mercancías en cualquier otro almacén o sitio de almacenaje, sea antes del destino indicado en la Carátula y/o Especificación de la Póliza o bien en el que el Asegurado elija usar, sea para almacenamiento, o para asignación o distribución, o

- c) Al cumplirse treinta (30) días de haber terminado la descarga de las mercancías, aseguradas, al costado del buque transportador en el puerto final de descarga.

Lo que en primer término suceda.

2.3 Aspectos actuariales

Entre los aspectos actuariales a considerar para la suscripción de una póliza de transporte de mercancías se encuentran los siguientes:

- a) Prima: Cuál será el costo asociado al contrato y que deberá ser suficiente para afrontar las futuras reclamaciones. Dicho costo mejor conocido como prima neta se obtiene de cobrar un porcentaje (cuota de ajuste) del total de la suma asegurada transportada.
- b) Medición del riesgo: En este sentido juega un papel muy importante el conocer qué tipo de mercancía es la que se asegurará, es decir, si es perecedera o no, si es de apetito para la delincuencia (siniestralidad), cuáles son los medios de transporte, condiciones físico-mecánicas del transporte, medidas de seguridad adoptadas por el asegurado durante cada traslado, cuál es el origen y destino de cada traslado, el límite máximo por embarque, el tipo de embalaje de la mercancía transportada, entre otros.
- c) Reservas: Se deberá tener en cuenta con base en la medición del riesgo una estimación de la siniestralidad y derivado de ello tener las reservas para afrontar futuras reclamaciones.

2.3.1 Bienes asegurables

Ampara los bienes (mercancías) descritos en la Carátula y/o Especificación de la Póliza en favor de la persona física o moral, en adelante denominada “el Asegurado”, que demuestre tener un interés asegurable al momento del siniestro.

2.3.2 Coberturas básicas y adicionales

I. Riesgos ordinarios de tránsito

a) Transporte terrestre

- La pérdida y/o los daños materiales causados directamente por Incendio, Rayo o Explosión.
- La pérdida y los daños materiales causados directamente por el descarrilamiento del carro de ferrocarril, colisión o volcadura del vehículo de transporte empleado.
- La pérdida y los daños materiales causados directamente a la mercancía por rotura de puentes, desplome o hundimiento de éstos o de embarcaciones durante su empleo para complementar el tránsito terrestre.
- La pérdida y los daños materiales causados directamente por caída de cualquier objeto sobre el medio de conducción

b) Transporte Marítimo

- La pérdida y/o los daños materiales causados a los bienes directamente por Incendio, Rayo o Explosión.
- La pérdida de activos caídos durante las maniobras de carga, trasbordo o descarga del buque "maniobras de alijo".
- La pérdida y/o los daños materiales causados a los bienes por varadura, hundimiento, colisión o abordaje del buque porteador.
- La pérdida y/o los daños materiales causados a los bienes mientras sean transportados hasta o desde el buque principal en embarcaciones auxiliares, y se consideran asegurados separadamente, mientras se encuentren a bordo de éstas.
- Avería gruesa y salvamento, ajustados o determinados de acuerdo con el Contrato de fletamento y/o leyes y prácticas que rigen el seguro, los cuales hayan sido efectuados para prevenir o tratar de evitar pérdidas provenientes de cualquier causa, excepto las excluidas.
- Echazón; se cubre la pérdida o daño de los bienes asegurados cuando éstos son arrojados intencionalmente al mar por órdenes del Capitán de la embarcación por un Acto de Avería Gruesa.
- Barredura sobre cubierta por las olas cuando las ordenanzas marítimas permitan que se transporte mercancía sobre cubierta y cuando las mercancías sean transportadas en contenedores cerrados de caja metálica.
- Cubre los bienes asegurados contra daños materiales directos que pudieren sufrir causados por actos ilícitos cometidos voluntariamente por el Capitán y/o la

Tripulación de la embarcación, en perjuicio del propietario o fletador del buque (Baratería del Capitán y/o de la Tripulación).

- La pérdida y los daños materiales causados directamente por caída de cualquier objeto sobre el medio de conducción.

c) Transporte Aéreo

- La pérdida y/o los daños materiales causados a los bienes directamente por Incendio, Rayo y Explosión
- La pérdida y los daños materiales causados directamente por caída, colisión o volcadura del avión.
- La pérdida y los daños materiales causados directamente por caída de cualquier objeto sobre el medio de conducción.

II. Robo Total. Se cubren los bienes asegurados contra la falta de entrega total del embarque a consecuencia de robo con violencia o asalto, entendiéndose por robo con violencia el perpetrado por personas que dejen señales visibles de violencia en los empaques, en el medio de transporte o custodia y por asalto el uso de la fuerza o violencia sobre las personas, sea moral o física.

III. Robo Parcial. Se cubren los bienes asegurados contra la pérdida parcial del embarque a consecuencia de robo con violencia o asalto, entendiéndose por robo con violencia el perpetrado por personas que dejen señales visibles de violencia en los empaques o

en el medio de transporte y por asalto el uso de la fuerza o violencia sobre las personas, sea moral o física.

- IV. Robo sin Violencia. Se cubren los Bienes Asegurados en caso de Robo sin Violencia total o parcial. A esta cobertura le aplica el mismo deducible indicado en la carátula de la póliza o en las condiciones particulares para el riesgo de robo.

- V. Mojadura. Se cubren los bienes asegurados contra daños materiales directos causados a los mismos por mojadura imprevista, ya sea por agua dulce, salada o ambas.

- VI. Manchas. Se cubren los bienes asegurados contra los daños materiales directos que sufran por manchas, cuando éstas afecten sus propiedades o características originales, únicamente a consecuencia de un Riesgo Ordinario de Tránsito, aclarándose que no quedarán cubiertos los bienes que carezcan de empaque.

- VII. Oxidación. Se cubren los bienes asegurados contra los daños materiales directos causados a los mismos por oxidación resultante de la rotura del empaque y/o el embalaje protector en el que están siendo transportados. No se cubren los bienes que carezcan de empaque y/o embalaje.

- VIII. Contaminación por contacto con otras cargas. Se cubren los bienes asegurados contra los daños materiales directos causados por contaminación al entrar en contacto con otras cargas.
- IX. Rotura o rajadura. Se cubren los bienes asegurados contra rotura o rajadura.
- X. Abolladura, Raspadura, Dobladura Y Desportilladura. Se cubren los bienes asegurados contra abolladura, raspadura, dobladura o desportilladura.
- XI. Merma o Derrame. Se cubren los bienes asegurados contra pérdidas o daños causados directamente por merma o derrame únicamente cuando éstos sean causados por la rotura del envase, empaque o contenedor en que estén siendo transportados.
- XII. Derrame. Cubre los bienes asegurados contra pérdidas o daños causados directamente por derrames solo cuando estos sean causados por la rotura o rajadura del envase, empaque o contenedor en que estén siendo transportados.
- XIII. Maniobras de carga y descarga. Ampara los daños y/o pérdidas materiales que sufran los bienes asegurados a consecuencia del desplome de los bultos, cajas, cases, palets o contenedores ocurridos durante las maniobras de carga, trasbordo o descarga.

- XIV. Huelgas y alborotos populares. Huelgas, alborotos populares y conmoción civil para embarques marítimos, terrestres o aéreos.
- XV. Guerra. Se cubren pérdidas o daños del bien asegurado causado por:
- a) Guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección, o contienda civil que de ello se derive, o cualquier acto hostil de o contra un poder beligerante.
 - b) Captura, embargo, incautación, arresto, restricción o detención, que provengan de los riesgos ordinarios de tránsito, y las consecuencias de tales acciones o cualquier intento de las mismas;
 - c) Minas derrelictas, torpedos o bombas u otras armas de guerra derrelictas.
- XVI. Interrupción en el transporte. Si durante el transporte sobreviniesen circunstancias anormales, ajenas al asegurado o quien sus intereses represente, no exceptuadas las coberturas del seguro, que hiciesen necesario que entre los puntos de origen y destino especificados, los bienes quedaren estacionados o almacenados en bodega, muelles, plataforma, embarcaciones, malecones u otros lugares, el Seguro continuará en vigor y el Asegurado pagará la prima adicional que corresponda.
- XVII. Variaciones. Se tendrán por cubiertos los bienes bajo los términos originalmente contratados en la Póliza, al sobrevenir desviación, cambio de ruta, trasbordo u otra variación del viaje en razón del ejercicio de facultades concedidas al armador o porteador, conforme al Contrato de Fletamento, Carta Porte, Guía Aérea,

Conocimiento de Embarque o Talón de Embarque. Para este efecto el Asegurado tendrá la obligación de dar aviso a la Aseguradora tan pronto como este se entere de dicha variación, ya que el derecho a tal protección depende del cumplimiento por el Asegurado de esta obligación de aviso. La Aseguradora tendrá derecho a cobrar la prima adicional que corresponda y podrá modificar los deducibles o alguna otra condición de la Póliza.

XVIII. Rapiña. Quedan cubiertos los daños o la pérdida causada por rapiña, ratería, pillaje y hurto que ocurran como consecuencia de un Riesgo Ordinario de Tránsito.

XIX. Estadía en recintos fiscales. Se cubren los daños y/o pérdidas que por la ocurrencia de alguno de los riesgos cubiertos, que sufran los bienes asegurados durante su estadía en el curso normal del viaje.

XX. Bodega a bodega. El Seguro entra en vigor en el momento en que se inicia el viaje, lo que significa el momento en que el vehículo cargado con los bienes asegurados inicia el tránsito del embarque cubierto, fuera de la bodega o lugar de almacenaje en el lugar de origen, continúa durante el curso normal del viaje, y termina ya sea:

- con la entrega de dichas mercancías al Consignatario en el lugar de almacenaje en el destino especificado, o

- con la entrega de dichos bienes en cualquier otro almacén o lugar de almacenaje, ya sea anterior al o en el destino mencionado en la presente, que el Asegurado decida utilizar para almacenaje que no sea en el curso ordinario del tránsito o para asignación, distribución, despacho o reexpedición, o
- para embarques marítimos, a la expiración de 60 días después de finalizar la descarga de las mercancías aseguradas, al costado del buque transoceánico en el puerto final de descarga, o
- para embarques aéreos, a la expiración de 30 días después de finalizar la descarga del interés asegurado del avión en el lugar final de descarga, o
- Para embarques terrestres, a la expiración de 24 horas, contadas desde la llegada del medio transportador a tal destino o lugar final de descarga y mientras los bienes asegurados se encuentren depositados en el medio transportador. Si antes de dichas 24 horas se inicia la descarga, entonces en ese momento cesa la cobertura, salvo que se haya contratado la Cobertura de Maniobras de Carga y Descarga.

Lo que en primer término suceda.

2.3.3 Exclusiones generales

1. La violación por el 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, cuando influya en la realización del siniestro.

2. Pérdidas o daños por dolo, mala fe o robo en el que intervenga directa o indirectamente el Asegurado, el beneficiario o sus enviados, empleados, dependientes civilmente del Asegurado o quiénes sus intereses representen.
3. Robo sin violencia en vehículos propiedad del Asegurado.
4. La naturaleza perecedera inherente a los bienes o el vicio propio de los mismos.
5. La demora o la pérdida de mercado, aun cuando sea causado por un riesgo asegurado.
6. Desaparición misteriosa, faltantes descubiertos al efectuar inventarios, o cualquier daño que sea detectado posteriormente a la entrega de la mercancía en la bodega de su destino final.
7. El abandono de los bienes por parte del Asegurado o quien sus intereses represente, cuando la Institución no haya dado su autorización.
8. Pérdida ordinaria de peso o volumen de los bienes asegurados o mermas imputables a las propias características de dichos bienes.
9. Quedan excluidas las pérdidas o daños materiales por actos de Terrorismo directos e indirectos que, con un origen mediato o inmediato, sean el resultante del empleo de explosivos, sustancias tóxicas, armas de fuego, o por cualquier otro medio, en contra de las personas, de las cosas o de los servicios públicos y que, ante la amenaza o posibilidad de repetirse, produzcan alarma, temor, terror o zozobra en la población

o en un grupo o sector de ella. También excluye las pérdidas, daños, costos o gastos de cualquier naturaleza, directa o indirectamente causados por, o resultantes de, o en conexión con cualquier acción tomada para el control, prevención o supresión de cualquier acto de terrorismo.

10. Por las pérdidas, daños materiales, perjuicios o gastos causados directa o indirectamente por falta de funcionamiento o por fallas, errores o deficiencias de cualquier dispositivo, aparato, mecanismo, equipo, instalación o sistema, sea o no propiedad del Asegurado o esté bajo su control o no, bajo los términos de ésta póliza, como consecuencia de la capacidad de sus componentes físicos o lógicos, (Conocidos como "software" y "hardware") para procesar y distinguir o reconocer correctamente a que milenio pertenece cada fecha, incluyendo cálculos de años bisiestos, de acuerdo con el calendario gregoriano a que se refiere el artículo 84 del código de comercio.

11. Daños a la carga por sobrepasar las dimensiones del vehículo transportador o su capacidad de carga; o por negligencia en la estiba y amarre de los bienes a ser transportados.

12. Del empleo de un medio transportador inadecuado, obsoleto o con fallas o defectos que no pudiesen ser ignorados por el asegurado, sus agentes, empleados o mandatarios, o que sean por consecuencia de la culpa grave del asegurado.

13. Para el caso de transporte marítimo.

Innavegabilidad del barco o embarcación, cuando el asegurado o sus empleados hayan tenido conocimiento previo de tal innavegabilidad al cargarse en el barco o embarcación los bienes asegurados;

14. Que el barco, embarcación, medio de transporte o furgón sea inapropiado para la transportación segura de los bienes asegurados, cuando el asegurado o sus empleados hayan tenido conocimiento previo de tal impropiedad al cargarse en el barco o embarcación los bienes asegurados;

15. Para el caso de transporte terrestre

Si el conductor del medio transportador incurre en alguna de las siguientes infracciones o contravenciones y el beneficiario del seguro es el transportista:

- a) Conducir el medio transportador con su sistema de dirección, frenos y rodaje en condiciones deficientes o anti-reglamentarias;
- b) Conducir en estado de ebriedad, o bajo cualquier droga no prescrita médicamente que produzca efectos desinhibitorios, alucinógenos o somníferos.
Se entiende que una persona se desempeña en estado de ebriedad cuando habiéndose practicado el examen de alcoholemia, arroje un resultado igual o superior a uno por mil gramos de alcohol en la sangre;
- c) Conducir sin poseer la licencia respectiva vigente y apropiada para conducir el vehículo en el que se transporte la carga; o con documentación adulterada o falsa;

- d) Desobedecer las señales de un semáforo o de una autoridad vial y no respetar los discos “alto”, “pare” y “ceda el paso”;
- e) Conducir a exceso de velocidad;
- f) Conducir contra el sentido del tránsito;
- g) Adelantar a otro vehículo en curvas, puentes, túneles, pasos a nivel, bajo nivel, o en el tramo próximo a la cumbre de una cuesta.

16. Para el caso de transporte aéreo:

La pérdida, daño o gasto que se derive de la inadaptabilidad del avión, medio de transporte, contenedor o furgón para transportar con seguridad el bien asegurado, cuando el asegurado o sus empleados tengan conocimiento de tal inadaptabilidad en el momento en que el bien asegurado es cargado en ellos.

17. Confiscación, destrucción o rechazo de los bienes por parte de autoridades (nacionales o extranjeras) sanitarias, aduaneras o de otro tipo legalmente reconocidos;

18. Cualquier acto de autoridad;

19. Daños ocasionados por minas, torpedos, bombas u otras armas de guerra abandonadas;

20. Guerra, invasión, acto de enemigo extranjero, hostilidades, sean de guerra (declarada o no), guerra civil, rebelión, revolución, insurrección o golpe de estado o usurpación de poder, huelgas, disturbios, alborotos populares o conmoción civil,

21. Vandalismo, acciones de grupos armados al margen de la ley y Terrorismo o las tentativas de estos hechos;

22. Uso de cualquier arma de guerra que emplee fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción o fuerza radioactiva o materia semejante;
23. Uso de armamento de tipo químico, biológico, bioquímico o electromagnético;
24. La apropiación de los bienes asegurados por parte de las personas que estén facultadas por derecho a tener la posesión de los mismos.
25. Falta de registro en la mercancía cuando esto impida su identificación y recuperación en caso de siniestro.
26. Cualquier tipo de Responsabilidad Civil
27. Daños preexistentes.
28. La descarga o recepción de mercancías fuera del horario establecido entre las 6:00 horas y terminando a las 20:00 horas.
29. Cuando el Asegurado no celebre con el transportista un contrato de prestación de servicios (a través de una carta de porte o Contrato de Fletamento).

2.3.4 Aplicables a las coberturas adicionales

Exclusiones aplicables a la cobertura de productos refrigerados

- En adición a las exclusiones generales, en la cobertura de productos refrigerados, la Compañía no indemnizará la ninguna pérdida, daño, deterioro y/o gasto causados por:

- Defectos existentes en el sistema de refrigeración, antes del inicio de vigencia de la cobertura y que sean o necesariamente deban ser del conocimiento el Asegurado;
- Falta de mantenimiento a las unidades refrigeradoras conforme al instructivo del fabricante o que éste haya sido deficiente, inadecuado o inapropiado;
- Contaminación a los Bienes Asegurados transportados a consecuencia de derrame, escape o fuga del medio refrigerante.
- Consecuencia de reparaciones provisionales de las unidades de refrigeración;
- Sobrecarga habitual o intencional de los sistemas de refrigeración o su uso con fines diferentes para las que fueron construidas;
- Inadecuada instalación, mantenimiento y funcionamiento de las unidades refrigerantes;
- Cualquier falta del Asegurado, sus empleados o de quien sus intereses represente, del transportista u operarios en la toma de todas las medidas y precauciones necesarias para asegurarse de que los Bienes Asegurados queden guardados en un espacio refrigerado y bajo funcionamiento adecuado para su transporte;
- Insuficiencia, o falta de energía o de combustible que no sea a consecuencia de un riesgo cubierto.

2.3.5 Exclusiones aplicables a la cobertura de devoluciones

En adición a las exclusiones generales, en la cobertura de devoluciones, la Compañía no indemnizará la ninguna pérdida, daño, deterioro y/o gasto causados por Bienes Asegurados que sean devueltas por falta de calidad, defectos, diseño erróneo, maltrato en la tienda, rechazos por norma y cualquier otra circunstancia que indique que la mercancía es defectuosa o se encuentra dañada.

Exclusiones cobertura de oxidación y mojadura. Para la cobertura de oxidación y/o mojadura se excluye la pérdida o daño por humedad del medio ambiente, sudoración o condensación del aire dentro del empaque, embalaje, contenedor o de la bodega donde hayan sido estibados los bienes.

Exclusiones cobertura de contaminación por contacto con otras cargas

- Para la cobertura de contaminación por contacto con otras cargas, se excluye aquella que sea ocasionada por residuos o materiales extraños a la mercancía asegurada, provenientes de residuos de cargas previas en envases, dispositivos de manejo o medios de transporte.
- Quedan específicamente excluidos los daños que puedan sufrir dichos bienes, por rotura o rajadura, raspadura, abolladura, dobladura y desportilladura, así como los bienes que carezcan de empaque adecuado.

Exclusiones robo sin violencia. Esta cobertura solo aplica para transportes efectuados en vehículos propiedad de terceros.

Exclusiones rotura y rajadura. No cubre raspadura, abolladura, dobladura y desportilladura.

Exclusiones baratería del capitán o de la tripulación. Quedan excluidos los daños, si el capitán o tripulación, es el propietario del buque o de la mercancía.

2.4 Criterios técnicos para la contratación

Los criterios técnicos solicitados por las compañías de seguros para poder evaluar el riesgo son generalmente los siguientes:

- 1) Asegurado
- 2) Contratante
- 3) Beneficiario
- 4) Giro de la empresa asegurada
- 5) Vigencia de la póliza o tipo de póliza
- 6) Mercancía a asegurar
- 7) Tipo de embalaje
- 8) Medio de transporte
- 9) Pronostico anual de suma asegurada
- 10) Origen y destino de los traslados

- 11) Siniestralidad
- 12) Límite máximo por embarque
- 13) Medidas de seguridad

2.4.1 Proceso de tarificación

La tarifa empleada para la suscripción del seguro de transporte se establece de acuerdo a las características de los bienes amparados, la distancia entre origen y destino así como el medio de transporte. Los bienes a transportar se clasifican en cinco grupos de acuerdo a su grado de riesgo.

Las tarifas para riesgos ordinarios de tránsito abajo mencionados son establecidas por la Tarifa de AMIS y se consideran como cuotas mínimas para los riesgos ordinarios de tránsito:

Cuadro 2.1
Embarques marítimos y marítimos combinados con terrestre (%)

Trayecto	Tipo de mercancía					
	Exclusivamente	Combinado marítimo y terrestre				
	Cualquiera	1	2	3	4	5
Norte, Centro América y las Antillas	0.20	0.525	0.375	0.29	0.265	0.23
Europa, África y sud-América	0.225	0.54	0.39	0.315	0.28	0.26
Asia y Oceanía	0.25	0.55	0.40	0.34	0.305	0.282

Cuadro 2.2
Embarques aéreos (%)

Trayecto	Tipo de mercancía				
	1	2	3	4	5
República mexicana	0.075	0.07	0.06	0.05	0.04
Norte, centro América y las Antillas	0.10	0.08	0.07	0.06	0.05
Sud América, Europa y África	0.125	0.11	0.09	0.08	0.07
Asia y Oceanía	0.15	0.12	0.10	0.09	0.08

Cuadro 2.3
Embarques terrestres (%)

Medio de transporte / distancia		Tipo de mercancía				
		1	2	3	4	5
Camión	Hasta 250 km	0.62	0.45	0.12	0.08	0.04
	Hasta 100 km	0.77	0.69	0.15	0.10	0.05
	Más de 1000 km	0.98	0.75	0.20	0.125	0.075
Ferrocarril	Cualquiera distancia	0.80	0.90	0.15	0.09	0.05

Tipo de mercancía:

1. Medicamentos, cigarros, cosméticos, puros, equipo eléctrico, refacciones y similares
2. Explosivos, ganado y aves en pie, petróleo y sus derivados, automóviles y camiones armados, calzado, cristalería, abarrotos en general excepto vinos y licores
3. Pianos, órganos y análogos, frutas y verduras
4. Algodón y borras en pacas, plantas y flores, libros y revistas

5. Automóviles y camiones armados a bordo de vehículos, azúcar encostalada y calzado.

Vigencias. La cobertura del seguro de transportes inicia vigencia desde el momento en que los bienes amparados quedan a cargo del transportista y termina su vigencia después de la llegada de los bienes a su destino final.

Deducibles. El deducible se establece con el objetivo de evitar pequeños reclamo a un mayor costo. Este es variables, y se fija de acuerdo a la experiencia de la compañía o con base a los establecidos en la Tarifa del AMIS sobre el valor total del embarque. En caso de pérdida la compañía solo responderá en exceso de los deducibles pactados en la especificación de la póliza.

Capítulo 3

Estrategias para la suscripción de pólizas de daños

3.1 Políticas de suscripción

Suscripción es el derecho que tienen las aseguradoras para decidir su participación en el aseguramiento de un determinado riesgo, en la determinación de la Prima y en las condiciones del seguro.

El objetivo principal del seguro de mercancías es dar cobertura a diferentes riesgos durante el tránsito o traslado de la mercancía que el cliente vende, compra o mueve entre sus sucursales.

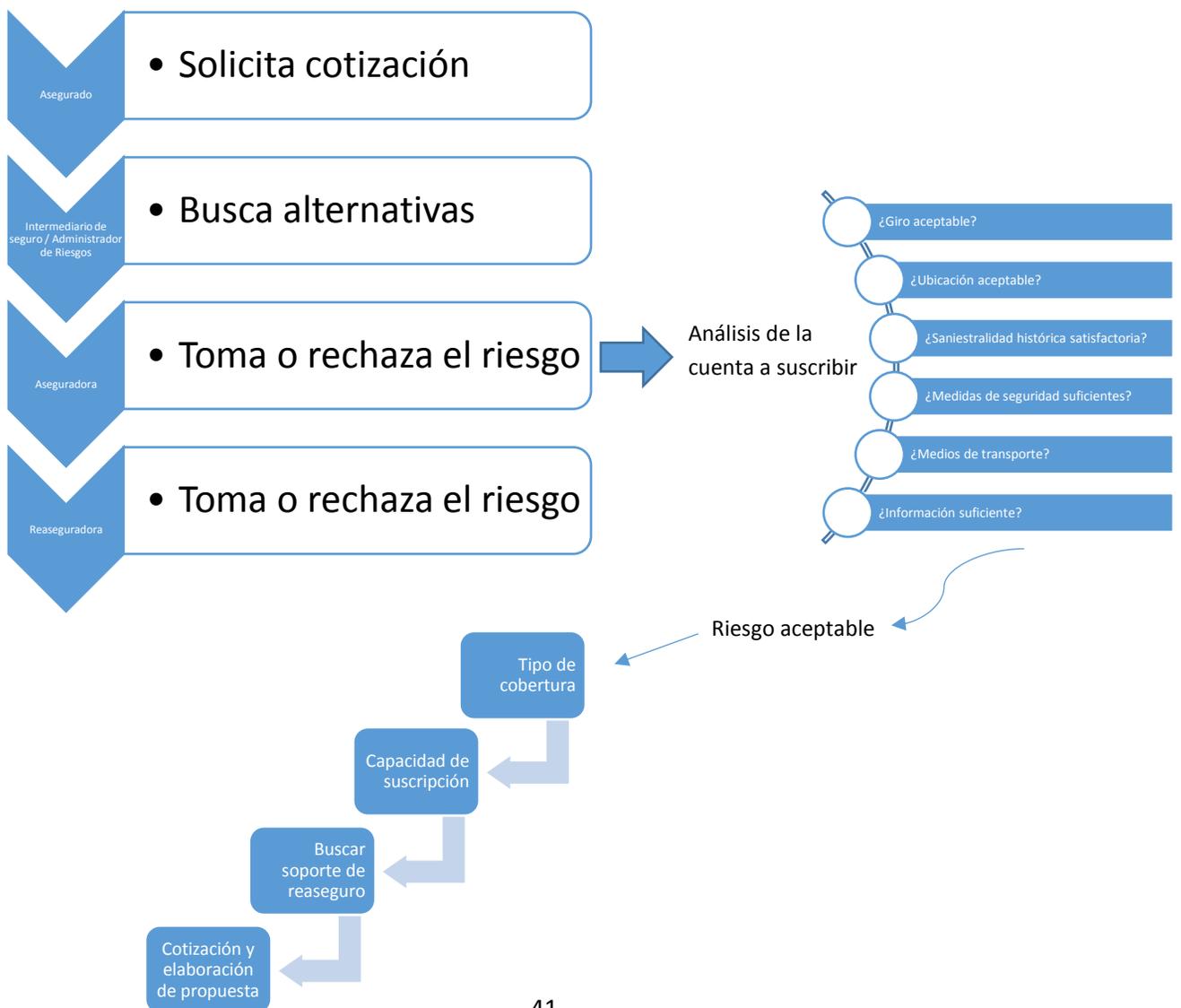
3.1.1 Vigencia y modalidad de la contratación

Existen diferentes tipos de pólizas:

1. Sobre estimado anual sobre embarques y/o ventas: La prima se paga sobre el estimado anual de ventas y/o compras que reporta el contratante y al final de la vigencia se realiza un ajuste real de compras y/o ventas.
2. Especifica por viaje: Se ampara únicamente el embarque requerido hasta un límite máximo por embarque (LMPE).

3. Especifica por proyecto: Se declara el valor total del proyecto y ese será el límite de responsabilidad de la aseguradora
4. Declaración mensual de embarque: Cerrado el mes calendario dentro de los primeros 15 días (puede variar según aseguradora) el contratista debe declarar el total de los embarques realizados durante el mes que finalizo.

Figura 3.1
Estrategias de suscripción



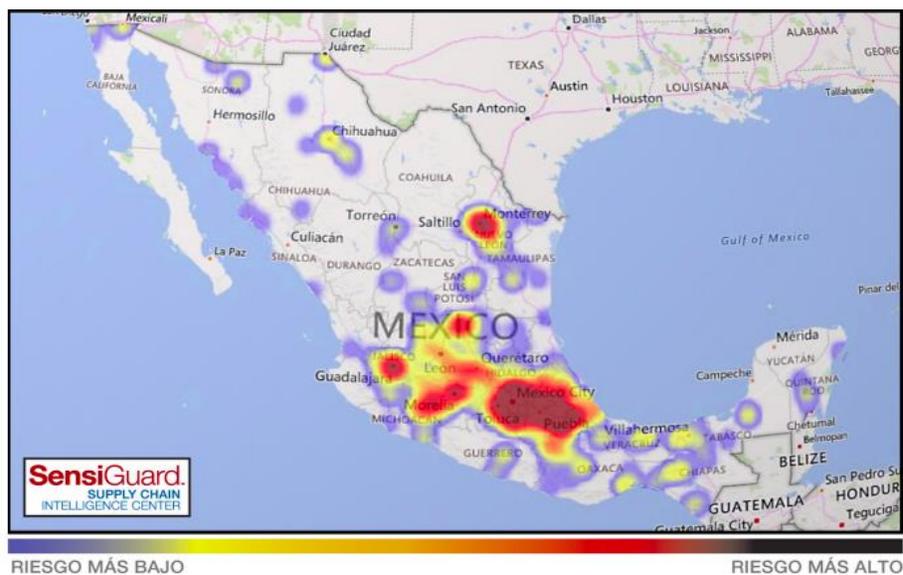
3.1.2 Evaluación del riesgo

Para poder evaluar el tipo de riesgo y poder determinar la aceptación del riesgo la aseguradora debe evaluar al menos los siguientes datos:

a) Origen/Destino

Las zonas de alto riesgo para el transporte de carga se concentran en la región Centro y Occidente de la República Mexicana; principalmente en los Estados de México, Puebla, Michoacán, y Tlaxcala. En el siguiente mapa se muestran los niveles de riesgo del robo de carga en México.

Figura 3.2
Regionalización del riesgo



Fuente: Sensi Guard (2018), Reporte Trimestral de Delincuencia México

b) Medio de conducción

Para el transporte de los bienes asegurados podrán ser utilizados ferrocarriles, así como vehículos y aeronaves propiedad del Asegurado o arrendados para su servicio, de Línea de Autotransporte o Línea Aérea de uso comercial y de carga.

Los medios de transporte de servicio público federal que transiten en la República Mexicana deberán tener autorización y registro vigente de acuerdo a la legislación vigente aplicable, sea Reglamento, Ley municipal, Estatal y/o Federal, correspondiente.

c) Siniestralidad

Proporción entre el importe total de los siniestros y las primas recaudadas por una aseguradora en un período.

Porcentaje que refleja la cantidad de prima que es consumida por los siniestros.

d) Deducible

El deducible es aplicable siempre en toda y cada pérdida o reclamación y se aplica, salvo pacto en contrario, sobre el valor total del embarque.

Cuadro 3.1
Deducibles por tipo de riesgo.

Riesgo	Deducible
Riesgos Ordinarios de transito	3%
Robo	15%
Volcadura	3%
Demás riesgos	3%

e) Límite máximo por embarque

La suma asegurada o la responsabilidad máxima por un solo embarque o sobre un mismo vehículo, medio de transporte o por una sola vez, ubicación, o en un solo evento, pero no es prueba ni del valor ni de la existencia de los bienes asegurados y simplemente determinará, en caso de daños a los mismos, la cantidad máxima que la Aseguradora estará obligada a indemnizar.

f) Garantías de seguridad

Caminos de cuota, GPS, escoltas, lugares de detención, circulación diurna, tipo de empaque, etc.

g) Tipo de mercancía

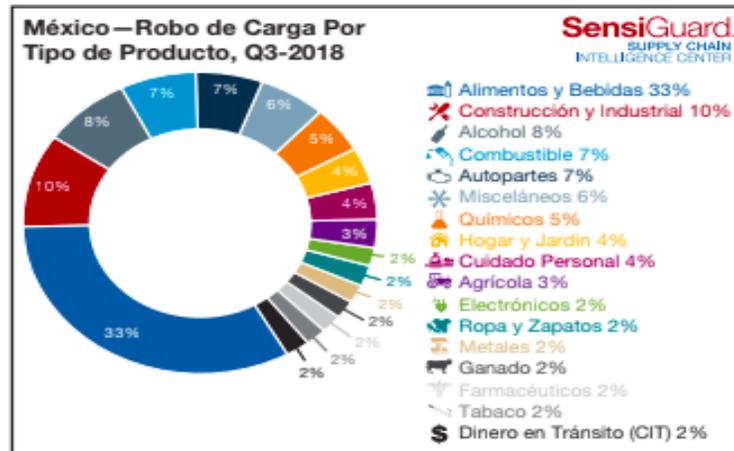
Se definen como bienes de consumo y/o fácil comercialización y giros de alto riesgo, aunque no limitado a, los siguientes incisos:

- i. Abarrotes, incluyendo alimentos a granel, bebidas alcohólicas y no alcohólicas.
- ii. Ropa, incluyendo zapatos y telas.
- iii. Artículos del hogar, incluyendo muebles y electrodomésticos.
- iv. Artículos farmacéuticos, medicinas, perfumería y cosméticos.
- v. Ferretería, tlapalería, papelería y bienes semejantes.
- vi. Regalos, platería, cristalería, relojería y joyería (incluyendo la de fantasía).

- vii. Refacciones, partes y accesorios automotrices (incluyendo entre otros: llantas, baterías, lubricantes y bienes semejantes).
- viii. Juguetes, discos, películas, cintas, libros y todo artículo educativo y de entretenimiento.
- ix. Equipos electrónicos, cámaras fotográficas y de video y sus accesorios.
- x. Empresas Transportistas.
- xi. Comercios de Abarrotes o Tiendas de Autoservicio y Departamentales.
- xii. Maquinaria para la industria de la construcción y agrícola
- xiii. Huevo
- xiv. Embutidos, carne y mariscos congelados
- xv. Acero y cobre (incluyendo entre otros: viguetas, varilla, charrata, cableado)
- xvi. Materia prima para la industria de plástico (incluyendo entre otros: pvc, resinas, entre otras)
- xvii. Gas en cilindros

La distribución del robo de carga en México por tipo de producto se muestra en el siguiente gráfico:

Figura 3.3
Regionalización del robo por tipo de producto



Los productos robados con mayor frecuencia son: *Alimentos & Bebidas* (33%), *Construcción y Industrial* (10%), *Bebidas Alcohólicas* (8%), *Combustible* (7%), *Autopartes* (7%), *Misceláneos* (6%), y *Químicos* (5%).

Fuente: Sensi Guard (2018), Reporte Trimestral de Delincuencia México

3.1.3 Coberturas específicas para contra el riesgo

Básica: Riesgos ordinarios de tránsito (ROT)

Incendio, rayo y/o explosión, así como por caída de avión, descarrilamiento de carro de ferrocarril, colisión o volcadura del vehículo de transporte empleado, incluyendo rotura de puentes, desplome o hundimiento de éstos al paso del vehículo transportador de los bienes asegurados, varadura o colisión de embarcaciones, cuyo empleo sea indispensable para complementar el tránsito terrestre.

Las coberturas acordes al riesgo

- i. Robo

- ii. Desaparición misteriosa
- iii. Carga y descarga
- iv. Estadía en recintos fiscales

3.1.4 Elaboración estrategias de precio

Usualmente las aseguradoras emiten la póliza contemplando el costo de las mercancías más gastos inherentes a sus traslados. En la estimación de las primas se deberán utilizar principios y metodologías actuariales técnicamente sustentadas y velar por la suficiencia de dichas primas.

Otros de los aspectos a considerar será el porcentaje de Deducible y Prima Mínima Anual (Depósito)

3.1.5 Medidas de prevención de siniestros

Se recomienda que el asegurado celebre un contrato de prestación de servicios con las empresas que se encargan de la logística y del transporte de las mercancías de su propiedad, estos contratos deberán de indicar cuáles son las obligaciones y responsabilidades de ambas partes, así como sanciones por su incumplimiento. Dentro de las obligaciones se deben de establecer las medidas de seguridad necesarias para el transporte de la carga, las cuales son:

1. Queda entendido y convenido que no se permite el uso de medios de transporte obsoletos o con fallas o defectos latentes; tampoco se permite el uso de camiones o vehículos terrestres mayores a 20 años y buques mayores a 20 años.
2. En ningún momento deberá la mercancía quedar sin vigilancia (chofer como mínimo) y/o seguridad durante los períodos de espera. En caso de que el embarque lleve custodia, esta última deberá vigilar el embarque hasta que la mercancía sea totalmente recibida por la persona responsable.
3. Hacer los viajes de tal manera que al llegar al punto de destino no se tenga que esperar fuera de estas instalaciones para ser recibido, sin vigilancia (chofer como mínimo) y/o seguridad durante los períodos de espera.
4. Uso de caminos de cuota cuando estén disponibles.
5. Uso de caja metálica cerrada o en su defecto, si la naturaleza de la mercancía lo permite, contar con lonas en excelente estado (es decir que no estén rotas, rasgadas o perforadas) protegiendo la mercancía en su totalidad.
6. Rutas establecidas con control de tiempos.
7. No se permiten desviaciones o paradas por fines personales.
8. Uso de sellos o candados de acero o naval locks para contenedores y tráiler.
9. En los casos donde los viajes son superiores a 8 horas de manejo, se requerirá el uso de doble conductor o realizar pernoctas en áreas identificadas como seguras de acuerdo a un análisis de ruta actual (no mayor a 3 meses).

10. En caso de determinarse volcadura por exceso de velocidad según Parte Federal, aplicará doble deducible.
11. Uso de bitácora de inspección de las unidades por viaje.
12. Se requiere el uso de sistema de rastreo satelital GPS. La empresa de rastreo satelital GPS deberá contar con los permisos por parte de la Cámara Nacional de Seguridad y/o Secretaría de Gobernación para operar como empresa de seguridad; de igual forma deberá de contar con un plan de reacción en caso de accidentes, robos y otro tipo de emergencias en tránsito. El equipo de rastreo satelital deberá ir instalado en la caja donde viaja la mercancía asegurada y deberá estar en condiciones óptimas de operación desde el inicio hasta el final del viaje.

Adicionalmente deberá existir constante comunicación vía teléfono celular y/o radio comunicación entre el conductor de la unidad porteadora y la empresa de monitoreo, para que se apliquen los protocolos de tiempo de comunicación con el operador, dejando constancia de ello y finaliza con la llegada de la unidad al lugar de descarga informada al inicio del viaje.
13. Las cajas y/o contenedores donde viaje la mercancía deberá estar libre de suciedad, malos olores, manchas, residuos de otras cargas y agua.
14. No se deberá transportar personal externo a la empresa.
15. Se realizarán pruebas antidoping (de orina) y de alcoholímetro de forma aleatoria a los operadores, si se obtienen resultados positivos se requerirá el cambio de

operadores; la línea transportista será la responsable de cubrir los gastos generados por el retraso en el transporte de la carga.

16. No se deberá dañar ni hacer mal uso de la mercancía transportada; en caso de daño el transportista será el responsable de cubrir el costo de esta.

17. El asegurado deberá establecer un programa de auditorías de cumplimiento a sus transportistas.

18. Las unidades de transporte no llevarán impreso ningún tipo de anuncio o propaganda sobre los productos que transporta, en las puertas, cofres o caja de la unidad.

19. Contar con custodio armado de compañía de seguridad privada, en el vehículo o en auto independiente, comprobado mediante contrato u orden de servicio de dicha custodia.

Conclusiones

El seguro de transporte es una de las principales herramientas financieras que ayuda a las compañías que se ven en la necesidad de transportar sus activos y/o mercancías, para hacer frente ante algo no previsto y tener la menor pérdida económica posible. Este seguro es y ha sido pieza fundamental para las empresas de transporte a lo largo de la historia.

Durante la práctica se puede observar que el principal objetivo de las empresas al contratar una póliza de transporte se centra en evitar un daño catastrófico ante uno o varios riesgos ya sea por perder y/o dañar sus propios activos o los activos que están bajo su custodia. Ante esta necesidad las empresas recurren a buscar la mejor propuesta posible, evaluando entre otras cosas: costo, cobertura, deducible, exclusiones, garantías de seguridad y solidez financiera de la compañía que suscribe el seguro.

Por otro lado, la compañía aseguradora tiene en sus manos la responsabilidad de evaluar su apetito al riesgo, contemplando la situación social, económica y política del país donde se tomará el riesgo. Para esto su equipo de suscripción y (en algunos casos) ingeniera de riesgo deben trabajar conjuntamente para evaluar los riesgos y medidas de seguridad exigidas al contratante para contrarrestar el mayor nivel de riesgo posible.

En nuestro país específicamente en el transporte de carga terrestre el principal riesgo, para la mayoría de los activos transportados, es el robo, por lo que las compañías aseguradoras han decidido aumentar las cuotas, exigir el uso de GPS en todos los traslados, el uso

obligatorio de carreteras de cuota, doble deducible para cuando los traslados se realizan de noche, en algunos casos custodia armada y la mayoría ha decidido no asegurar mercancías que representan mayor riesgo de ser robadas ya que la delincuencia los puede vender con mayor facilidad, como puede ser: equipo electrónico, abarrotes, refacciones de auto, dinero en efectivo, etc.

Es importante destacar que en el caso de las empresas que se dedican a transportar este tipo de mercancía, que no cuentan con cobertura por parte de alguna compañía aseguradora y que tienen el volumen de ingresos necesarios, la solución es la creación de cautivas que les permitan asegurar su riesgo.

Por lo que corresponde a los demás riesgos las compañías aseguradoras exigen el uso de vehículos cuya antigüedad no supere los 20 años, que se encuentren en buen estado físico, con constante mantenimiento, doble deducible si ocurre una volcadura por exceso de velocidad, los conductores deben ser evaluados constantemente y realizarles exámenes médicos para descartar el uso de drogas, y como medida de protección a las compañías aseguradoras, si el contratante es el dueño de la mercancía y el siniestro ocurre cuando la mercancía es transportada por un proveedor entonces la compañía aseguradora se subrogará hasta por el monto del siniestro en contra del proveedor.

Otro aspecto importante a considerar al contratar o emitir una póliza de transporte es el límite máximo por embarque ya que este es el valor máximo que por un lado podrá transportar en un solo embarque el contratante y por otro lado el nivel máximo que cubrirá la compañía de seguros.

Como se puede concluir después de leer el presente trabajo, existen diversos aspectos que se deben considerar al contratar una póliza de seguro de transporte, por lo que la mayoría de las empresas contratan a personas expertas en el ramo para gestionar la contratación de sus pólizas.

Por otro lado, el área de suscripción de las aseguradoras debe tomar en cuenta todo su universo de riesgos y definir su apetito al riesgo para tanto para conseguir negocio como evitar suscribir una cuenta catastrófica.

Bibliografía

- Badia, A. and Arizon, F. (2009). *El seguro de las mercancías en el transporte*. Barcelona: Marge Books.
- Delgado Trujillo, J. (2015). MF2180_2, *Suscripción de riesgos y emisión de pólizas*.
- Marrison, C. (2002). *The fundamentals of risk measurement*. New York: McGraw-Hill.
- Ley de instituciones de seguros y de fianzas 2013
- Concha, A. (2011), *El Seguro de Transporte de Carga*
- Mellert, W. (2003). *El Seguro Marítimo. Technical Communications*. Swiss Re
- Sensi Guard (2018), *Reporte Trimestral de Delincuencia México*
- Zurich *Condiciones Generales del Seguro de Transporte*
- Mapfre *Condiciones Generales del Seguro de Transporte*
- AIG *Condiciones Generales del Seguro de Transporte*
- Swiss Re *Condiciones Generales del Seguro de Transporte*
- Atlas *Condiciones Generales del Seguro de Transporte*,
- Macías Haro, F. (1994), *El Seguro de Transporte Marítimo de Mercancías en México*, CNSF.