



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CONTADURIA Y ADMINISTRACION

**CAPACITACION A AGENTES DE UNA
COMPAÑIA DE SEGUROS EN DAÑOS
EN EL RAMO DE TRANSPORTE
DE MERCANCIAS**

Seminario de Investigación Administrativa

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN ADMINISTRACION**

P R E S E N T A N

MIGUEL ANGEL REYES MORENO

OTHONIEL GALAN SALGADO

DIRECTOR DEL SEMINARIO

Psic. Consuelo Ramos y Rodríguez

MEXICO, D. F.

1984



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

INTRODUCCION

PRIMERA PARTE.

1. OBJETIVOS DE LA CAPACITACION Y ANTECEDENTES DEL SEGURO.

- 1.1. Definición y Objetivos de Capacitación 1-3
- 1.2. Aspecto Legal de la Capacitación 4-6
- 1.3. Antecedentes del Seguro 7-10
- 1.4. El Agente de Seguros y su Función11-13

SEGUNDA PARTE.

2. PROGRAMA DE CAPACITACION EN UNA COMPANIA DE SEGUROS

- 2.1. El Seguro y su Clasificación14-20
- 2.2. Conocimientos teóricos sobre el Seguro de Transporte de Mercancías21-35
 - 2.2.1. Condiciones Generales y Especiales de la Póliza.
- 2.3. Duración del Programa 36

TERCERA PARTE.

3. ASPECTOS IMPORTANTES A CONSIDERAR DENTRO DEL PROGRAMA DE CAPACITACION.

- 3.1 Análisis e interpretación de las Cláusulas de las - Condiciones Generales y Especiales de la Póliza de Transporte de Mercancías37-56
- 3.2. Especificaciones de los Artículos de la Ley sobre - el Contrato de Seguro.....57-64
- 3.3. Casos Prácticos. Conocimiento y Finalidad de la documentación necesaria para presentar la reclamación ante la Compañía de Seguros65-113

3.3.1 Transporte de Mercancías en Territorio Nacional.	65-68
Formatos de documentación necesaria para reclamaciones por daños a las mercancías en territorio nacional.	69-76
3.3.2 Transporte de Mercancías en Importaciones.	77-92
Formatos de documentación necesaria para reclamaciones por daños a las mercancías en Importaciones.....	93-101
3.3.3 Transporte de Mercancías en Exportaciones	102-107
Formatos de documentación necesaria para reclamaciones por daños a las Mercancías en Exportaciones	108-113

I N T R O D U C C I O N

Siendo el hombre un ser de múltiples necesidades las cuales requiere satisfacer en mayor o menor grado; es a partir de este supuesto de donde se desprende la búsqueda de seguridad cada vez más necesaria, tanto para la familia como de sus bienes.

Asimismo, las empresas necesitan proteger su bienes - contra incendios, robos, daños o averías que sufran éstos.

Es precisamente tratando de satisfacer la necesidad de protección como surgen las Compañías Aseguradoras y los planes que ofrecen en los Ramos de Seguro de Vida, Automóviles y Daños respectivamente. Será por medio de sus Agentes de Ventas como las Compañías darán a conocer los diferentes planes que existen, así como las condiciones generales y especiales por las que se rige cualquier tipo de Contrato de Seguro.

De ahí la importancia de que los Agentes cuenten con una base sólida de como proceder desde la venta del seguro y las condiciones del mismo de una manera teórica, hasta la realización del siniestro que es cuando deberá aplicar en la práctica los conocimientos antes mencionados, y una conjunción de estos dos elementos es lo que nos va a llevar a un mejor análisis del siniestro, determinándose la procedencia o improcedencia del mismo.

Esperamos que mediante esta investigación teórico-práctica sobre la "Capacitación del Agente de Seguros en Daños en el Ramo de Transporte de Mercancías" se incrementen los conocimientos de cualquier persona interesada en este campo del saber.

PRIMERA PARTE

OBJETIVOS DE LA CAPACITACION Y ANTECEDENTES DEL SEGURO

1.1. DEFINICION Y OBJETIVOS DE CAPACITACION

El concepto de capacitación ha sido definido por distintos autores; para fines de este trabajo partiremos de las siguientes definiciones:

U.C.E.C.A* : "Es la acción destinada a desarrollar las aptitudes del trabajador con el propósito de prepararlo para desempeñar eficientemente determinado nivel de calificación y responsabilidad".

Diccionario Salvat:

Capacitación: "Acción y efecto de capacitar"

Capacitar: "Hacer a uno apto a habilitarse para alguna cosa".

Capacitación: "Operación que por medio del proceso enseñanza-aprendizaje de determinado conocimiento, esta orientada a - desarrollar las cualidades innatas del ser humano para lograr un desempeño eficiente en sus actividades".

M.A. Reyes - O. Galán

* Unidad Coordinadora del Empleo, Capacitación y Adiestramiento.

OBJETIVOS DE LA CAPACITACION

En la Ley Federal del Trabajo de 1970 la Capacitación fué considerada como un beneficio para el trabajador.

Con el fin de aumentar la productividad el Gobierno Mexicano autorizó que se reformara la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en Diciembre de 1977 la Capacitación alcanza el rango de Norma Constitucional. De esta forma la Ley Federal del Trabajo señala como objetivos de la capacitación y adiestramiento, allegarles a los trabajadores conocimientos y habilidades que los actualicen y los perfeccionen para que ocupen puestos de nueva creación y vacantes, para aumentar la productividad y prevenirlos contra riesgos de trabajo, asimismo la capacitación debe preparar a los trabajadores para el eficaz cumplimiento de sus derechos y obligaciones así como de sus demás responsabilidades tanto como integrantes de una sociedad y como jefes de familia a la vez.

Así, al mismo tiempo que la capacitación esté orientada a la formación profesional para el trabajo, le permita tomar conciencia al trabajador de su propio valor, de la importancia de los servicios que presta al público la

empresa a la que pertenece, para que puedan cumplir con los objetivos que persigue la organización. Por lo que se debe de entender que la capacitación por sus efectos sociales, - es un derecho de la colectividad. De ahí que su otorgamiento entrañe el reconocimiento de que es la condición básica para que la comunidad consiga una mejor realización de sus actividades económicas y un mejor aprovechamiento de sus - recursos humanos y materiales.

Por lo que la capacitación es condición fundamental - para que los trabajadores, al mismo tiempo que resulten me - jor preparados y diestros para el desempeño de sus tareas, mejoren en todos aspectos, como seres de múltiples necesi- - dades y posibilidades.

A partir del 19 de diciembre de 1978 la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos confirmó el derecho al trabajo Digno y socialmente útil. Tal reconocimiento implicó asimismo el derecho a la capacitación que el Artículo 123, Fracción XIII señala: " Las empresas --- cualquiera que sea su actividad, estarán obligadas a proporcionar a sus trabajadores, capacitación o adiestramiento para el trabajo. La ley reglamentaria determinará los sistemas, métodos y procedimientos conforme a los cuales los patrones deberán cumplir con dicha obligación". 1/

Porque un trabajo tenderá a ser útil en la medida en que esté fundamentado en un grado de conocimientos y habilidades producto de un programa de capacitación.

Con la decisión plasmada en la Constitución Política de crear empleos y organizar socialmente el trabajo, se demanda por una parte el reclutamiento de trabajadores -- aptos, que no pertenezcan a los inempleados, porque aún -- necesitando trabajar la falta de conocimientos los lleva a ofrecerse para trabajar "en lo que sea"; por otra parte, exige que los trabajadores, las empresas y el estado mismo realicen en un esfuerzo común, lo correspondiente para que el trabajo y una adecuada organización social se apoyen -- recíprocamente.

Lo que se persigue es integrar en una relación interdependiente los conceptos de estado-empresa-organización-servicio-capacitación-trabajo. En lo que respecta a su otorgamiento es un imperativo legal y no se puede marginar su ejercicio como derecho por el carácter "irrenunciable" de las normas laborales. Por lo tanto el trabajador está en todo su derecho al demandar su cumplimiento sin perjuicio de las sanciones que el patrón amerite.

De la misma manera en que la capacitación de los trabajadores es una obligación para el patrón, también implica cierta condición obligatoria para el trabajador, a menos que compruebe documentalmente su incapacidad que pueda excluirlo de dicha preparación.

El incumplimiento de la capacitación por parte de los patrones establece exclusivamente la multa como pena.

Con el tiempo posiblemente la capacitación será derecho de todos los que necesiten trabajar o trabajen por su cuenta, al margen de toda relación laboral, por lo que la obligación al no existir patrón recaerá directamente en el Estado. Así aquella cobraría condición de derecho social, en cuanto entrañaría compromiso del Estado para satisfacerla en beneficio de las clases trabajadoras.

Asimismo todos los trabajadores que acudan a los cursos de capacitación estarán obligados a asistir puntualmente, atender indicaciones, cumplir con los programas propuestos y presentar los exámenes -- que sean requeridos. Para la vigilancia de la correcta aplicación de los sistemas y procedimientos por los instructores, se integrarán -- Comisiones Mixtas de capacitación y Adiestramiento compuestas por -- igual número de representantes del patrón así como de los trabajadores.

Aquellas empresas en que no exista de por medio Contrato Colectivo de Trabajo deberán presentar ante la Secretaría de Trabajo y Previsión Social sus planes y programas de capacitación, dentro de los primeros sesenta días de los años noventa.

La capacitación deberá acreditarse con constancias de habilidades laborales expedidas por el patrón, autenticadas por la Comisión Mixta correspondiente y se harán del conocimiento de la Dirección -- General de Capacitación y Productividad, órgano dependiente de la -- Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

En lo posible la capacitación deberá apoyarse en un régimen de -- tabulación de sueldos, considerando la Calificación de Méritos en relación al aprendizaje obtenido en los cursos, porque la capacitación así como entraña obligación para el trabajador, también deberá adecuarse a las características de éste, por lo que para facilitar su -- cumplimiento deberá ser versátil en lo posible en cuanto a técnicas didácticas que se apliquen para su mejor aprendizaje.

1.3 ANTECEDENTES DEL SEGURO

La historia del Seguro se remonta miles de años de la época antes de cristo (A.C.). Los historiadores hablan de las primeras - - manifestaciones del seguro principalmente entre los Babilonios con el fin de protegerse.

Aproximadamente entre los años 4000 a 3000 A.C. ya se practicaban contratos como medio de compartir con otros los riesgos de daños sufridos en el comercio por mar. Entre los Hebreos según escritos, se protegía a viajeros y animales de carga por medio del seguro; también en países como Egipto y Grecia y posteriormente en Roma y otros países de la región asiática se comenzó a implantar esta modalidad.

Entre las leyes que regían lo referente al Seguro, cabe mencionar la "Ley marítima de Rodas" , formulada 900 años A.C. que establecía disposiciones de ayuda mutua entre los comerciantes marítimos de la isla de Rodas y los Fenicios.

Durante el Imperio Romano los principios del Seguro entre los - soldados de las legiones romanas consistía en que del pago que recibían por victorias de guerra, guardaban una parte en un fondo el cual servía para liquidar a los que se retiraban o indemnizar a los parientes en caso de muerte del soldado.

También en los Colegios Romanos se dieron indicios del Seguro,

estas asociaciones contribuían con los gastos funerarios de sus integrantes que fallecieran y que generalmente pertenecían a la clase - - humilde. Su funcionamiento consistía en que al ingresar una persona - tenía que pagar cierta cantidad de dinero y otra parte en especie - - (principalmente vino) cada mes, para poder tener derecho al beneficio en el pago de gastos por funerales.

Posteriormente surgieron las Hermandades o Agrupaciones Voluntarias, con el propósito de ayudar a todos sus integrantes. Entre los beneficios cabe mencionar el auxilio que se brindaba a los individuos que quedaban en la pobreza por la pérdida de sus bienes debido a robo, incendio, inundación y otro siniestro; también se les ayudaba - - cuando se enfermaban o perdían su ganado.

En la ^{Edad} Edad Media se formaron Hermandades entre mercaderes y artesanos principalmente para protegerse contra los abusos del feudalismo.

En América, antes de la colonización ya existían indicios del - - Seguro entre los Aztecas y en el Imperio Inca.

En Tenochtitlán se protegía a los ancianos (Huehuetques) durante los últimos años de su vida. Asimismo se aseguraba a los guerreros notables que lograban sobrevivir a los combates, se les protegía con el carácter de jubilados hasta que morían por vejez.

Sin embargo, es en Inglaterra, en donde tuvo su origen el "Seguro Moderno" , el primer centro oficialmente reconocido en materia de Seguros se inició en Lombard Street, Londres, en el café de los "Hermanos - Lloyd" , donde se reunían comerciantes, banqueros y transportistas para efectuar operaciones mercantiles, de crédito y de transportes y a la vez especificar condiciones sobre riesgos en el envío de mercancías al extranjero.

En el año de 1781 el café Lloyd's adquiere personalidad jurídica en el campo de los Seguros Marítimos con el fuerte apoyo de la empresa "Royal Exchange" de Inglaterra.

En los Estados Unidos, es hasta 1794 cuando nace la primera aseguradora oficialmente reconocida : "La Insurance Company of North América", posteriormente surgen otras de gran importancia como : "La Mutual Life de Nueva York" (1842), La Prudential de Newark (1875), etc.

Actualmente los Estados Unidos ocupan el primer lugar en materia de Seguros con una penetración mundial del 54% aproximadamente, le siguen Japón y Alemania Occidental con un 8%, Inglaterra con un 6%, Francia 5% y México con menos del 1%.

En México el Seguro queda instituido de manera oficial en el año de 1910. Anteriormente se contaba únicamente con disposiciones que garantizaban los intereses de los asegurados (Código de Comercio 1884).

Aún así ya se habían fundado algunas Aseguradoras como: Cía. General de Seguros Anglo Mexicana (1897), La Nacional (1901), La Latinoamericana - (1906) y la Veracruzana (1908).

El 25 de Mayo de 1910 fue promulgada la primera Ley que reglamentó las operaciones de Seguros sobre la vida en México. El 26 de Agosto de 1935 fueron promulgadas y entraron en vigor las dos Leyes que han servido de base para el desarrollo del Seguro en nuestro país : "La Ley General de Instituciones de Seguros" y la "Ley Sobre el Contrato de Seguro", vigentes en la actualidad.

1.4 EL AGENTE DE SEGUROS Y SU FUNCION

Requisitos para ser agente de Seguros:

Para la persona física que pretenda dedicarse a esta actividad, - ya sea vinculada a las instituciones de Seguros por una relación de trabajo o con base en contratos mercantiles.

1. Ser mexicano por nacimiento o naturalización o en caso de ser extranjero contar con la documentación que acredite que puede legalmente ejercer en el país esta actividad.
2. Ser mayor de edad.
3. Demostrar ante la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros que se cuenta con la capacidad técnica necesaria para ejercicio de la actividad. Para este último efecto, la Comisión podrá practicar exámenes a los interesados, o bien aceptar los certificados que expiden los Institutos o Escuelas de formación profesional en seguros, cuyos planes hayan sido aprobados por el propio organismo.

La citada Comisión podrá comprobar en cualquier tiempo en la forma que estime pertinente, el desarrollo de los planes de -

estudio que haya autorizado, y un representante suyo asistirá y sancionará los exámenes de reconocimiento que el instituto o escuela practique a los alumnos para otorgar el certificado correspondiente.

Para ser Agente de Seguros, en el caso de las personas morales - que se constituyen para operar en esta actividad, se requerirá :

1. Constituirse como Sociedad Anónima organizada con arreglo a la - Ley General de Sociedades Mercantiles y a las siguientes reglas:
 - a) Tendrán por objeto las actividades a que se refiere el Artículo 23 de la Ley General de Instituciones de Seguros, las necesarias para su realización y las que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autorice por considerar que son compatibles, análogos o conexos a los que sean propios.
 - b) La denominación o razón social irán seguidas de las palabras - - "Agente de Seguros" .
 - c) Deberá tener íntegramente pagado el capital mínimo que determine la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros mediante disposiciones de carácter general, las que podrán referirse a diferentes - tipos de sociedad clasificadas según las operaciones o ramos, - las que estén autorizadas, ubicación, volumen de operaciones u otros criterios.

d) Deberá establecer en sus estatutos sociales que sus acciones serán nominativas y sólo podrán transmitirse previa autorización de la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros.¹bjs.*

En ningún momento podrán participar en su capital social directamente o a través de interposita persona, agente de seguros o de la persona física que reúna los requisitos señalados anteriormente.

Respecto a la función del agente de Seguros, en la actualidad ya no consiste únicamente en vender su servicio como cualquier otro y punto, sino que debe ser a la vez un consejero, un asesor para ayudar a resolver problemas financieros de sus clientes, porque la venta del seguro viene a ser un servicio a las necesidades que van surgiendo dentro de la sociedad, el cual está fundado en las necesidades elementales del ser humano que son el anhelo y la búsqueda de seguridad.

SEGUNDA PARTE

PROGRAMA DE CAPACITACION EN UNA COMPAÑIA DE SEGUROS

2. PROGRAMA DE CAPACITACION EN UNA COMPAÑIA DE SEGUROS.

La presente etapa de esta investigación está enfocada al Programa de Capacitación de la Compañía de Seguros que se imparte actualmente a sus Agentes de Ventas.

El contenido temático de este Programa consta de dos partes esencialmente:

En la primera parte se introduce al Agente a un conocimiento de lo que es el Seguro, así como los diferentes Ramos que maneja dicha Compañía, como son: Seguro de Vida, de Enfermedades y gastos médicos, Automóviles, de Barcos, Aviones, Transporte de Mercancías, Responsabilidad Civil, etc.

La segunda parte nos presenta textualmente las cláusulas de las Condiciones Generales y Especiales por la cuales se rige cualquier tipo de contrato de Seguro de Transporte de Mercancías.

Por último se hace referencia a la duración del Programa de Capacitación expuesto.

2.1 EL SEGURO Y SU CLASIFICACION`

"Considerada dentro del ámbito de los Seguros, la palabra asegurar significa poner a cubierto a una persona o cosa de las consecuencias de un determinado riesgo, mediante ciertas condiciones. Por otra parte - - "Seguro" es la garantía de resarcir pérdidas: incendio, automóviles, in validez, vida, etc." 2/

El Seguro se clasifica en dos grandes Ramos:

- A) Seguros de personas y
- B) Seguros de bienes.

A. Los Seguros de personas pueden ser de tres diferentes clases:

- 1. Seguro de vida (muerte natural).
- 2. Seguro de accidentes (muerte accidental y pérdida de miembros).
- 3. Enfermedades y gastos médicos.

1. Dentro de los Seguros de Vida se consideran los siguientes tipos:

- Seguro de Vida Temporal.

En este caso el asegurado pagará Primas periódicas mientras viva, eligiendo el plazo más conveniente para realizar su contrato de Seguro, y - que puede ser de 5,10,15,20 años ó a los 65 de edad alcanzada, la Compañía

cubrirá la suma por la que se haya asegurado la persona en el momento en que muera.

- Seguro Ordinario de Vida.

El asegurado se obliga a pagar las primas durante toda su vida, la Compañía cubrirá la suma pactada a los beneficiarios a la muerte del - asegurado.

- Seguro Total.

El asegurado pagará las primas mientras viva, de acuerdo al plazo que haya convenido; la Aseguradora cubrirá la cantidad convenida si - ocurre el fallecimiento dentro del lapso que se haya estipulado, si la persona asegurada aún vive al finalizar el plazo, tendrá derecho a que se le cubra la suma contratada en el Seguro.

2. Seguro Individual Contra Accidentes.

Con esta clase de Seguro se cubren los siguientes riesgos :

- Muerte accidental.
- Pérdidas orgánicas.
- Reembolso de gastos médicos.
- Indemnización diaria por incapacidad total o parcial.

3. Seguro de Enfermedades.

Cubre gastos que se derivan de enfermedad y son : por honorarios médicos, cuarto y gastos de sanatorio, indemnización diaria y visitas médicas.

- Gastos Médicos Mayores.

Incluye gastos por enfermedad o accidente tales como : honorarios médicos, sanatorio, medicinas, etc. Este seguro se ofrece en cantidades que van desde \$75,000.00 hasta \$125,000.00.

B. El ramo de los Seguros de Bienes o Daños se divide en :

1. Seguro contra incendio.
2. Diversos.
3. Responsabilidad Civil.
4. Marítimo y Transportes.
5. Automóviles.
6. Agrícola.

1. Seguro contra Incendio.

Su protección abarca bienes muebles e inmuebles que resulten dañados por fuego o rayo. Para su mayor seguridad se pueden contratar coberturas adicionales contra : explosión huracán y granizo, huelgas y

alborotos populares, terremotos y erupciones volcánicas.

2. Diversos.

Incluye una variedad de coberturas que se combinan y complementan, tales como :

- Robo con violencia, robo con asalto y robo sin violencia (a oficinas y casas habitación).
- Seguro sobre dinero y valores.
- Rotura de cristales.
- Calderas y recipientes sujetos a presión. Se cubre la pérdida económica ocasionada por rotura causada por presión del vapor, explosión de gas, etc.
- Rotura y montaje de maquinaria. Cubre daños a causa de impericia, sabotaje, corto circuito, etc.

3. Responsabilidad Civil.

Se cubre todo accidente derivado de la negligencia o falta de cuidado de la persona que contrató el Seguro, y puede ser por :

- Daños causados a terceros como consecuencia de la propiedad o uso de inmuebles.
- Por la existencia de elevadores, montacargas, etc. en el inmueble.

- Por el arrendamiento de automóviles.
- Cajas de seguridad de hoteles.
- Tintorerías, planchadurías y lavanderías. Por daños o destrucción a bienes de terceros.

4. Marítimo y Transportes.

Su cobertura abarca :

- a. Mercancías transportadas.
- b. Buques y aviones.

- a. ^{*}Tratándose de mercancías, éstas pueden cubrirse en todo tipo de transportación (por tierra, mar, aire o conjuntamente); la cobertura básica que es utilizada se denomina de "Riesgos Ordinarios de Tránsito" (R.O.T.) y cubre : incendio, rayo, explosión, varada, hundimiento, colisión, bultos caídos al mar, rotura de puentes, - (Cláusula 6a. de las Condiciones Generales). Para este tipo de Seguro existe una cobertura adicional contra todo riesgo por : mojadura, oxidación, roturas, derrame, mermas, etc.

Los tipos de póliza más usuales en estos casos son : póliza -- anual, ampara todos los embarques que se realicen durante un año; - póliza específica que ampara un embarque por cada una ; y una póliza abierta ampara todos los embarques efectuados dentro del periodo de vigencia de la misma, teniendo que reportar periódica-

mente sus embarques" . 3/

b. Buques.

La protección es contra los peligros en mares, puertos, canales, ríos, etc., por la pérdida total, real e implícita a consecuencia de varada, hundimiento y furia de elementos.

Aviones.

Se cubre a la aeronave en tierra o en vuelo, contra incendio, explosión, choque contra la tierra o cualquier otro objeto; para el caso existe también cobertura adicional contra todo riesgo.

5. Seguro contra Automóviles.

Tal cobertura incluye vehículos de uso particular, de carga, motocicletas, camiones escolares, etc.

La protección es contra :

- Robo de la Unidad.
- Colisiones y vuelcos.
- Daños por actos de huelguistas, motines.
- Responsabilidad por daños a terceros.

6. Seguro Agrícola.

Se protege contra pérdidas ocasionadas por el granizo a las siembras y productos agrícolas mientras estén arraigadas al suelo.

2.2 CONOCIMIENTOS TEORICOS SOBRE EL SEGURO DE TRANSPORTE DE MERCANCIA.

En este punto es preciso señalar que el hombre siempre ha tenido la necesidad de comunicarse con otros individuos con el objeto de poder vender sus productos que elabora, o poder transportar sus materias primas que son necesarias para la elaboración de los productos, así como cualquier clase de bienes que son necesarios para el giro en el cual se desarrolla, para ésto es necesario que existan vías de comunicación que hagan más accesible el paso de los diferentes medios de comunicación (camión, ferrocarril, avión, barco y envíos postales), para que los bienes embarcados lleguen lo más pronto posible a su destino final.

Estos medios de conducción, son utilizados para transportar las mercancías que siempre están expuestas a un riesgo, como puede ser una volcadura, colisión, choque, incendio, etc. Además las mercancías pueden sufrir otro tipo de riesgos, extravío, robo, mojadura, oxidación, contacto con otras cargas, etc.

Para éstos y otros tipos de daños que eran cada vez más continuos se hizo necesario que hubiera un Seguro que amparara estos siniestros, siendo necesario cubrirlos con una póliza de Seguro, a

través de las Condiciones Generales que son las que rigen todo tipo de Seguro de Transporte de Mercancía y por otro lado las Condiciones Especiales, las cuales están sujetas a un mutuo acuerdo entre el asegurado y la Compañía Aseguradora.

2.2.1. CONDICIONES GENERALES Y ESPECIALES DE LA POLIZA.

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 portadores para su transporte, continúa durante el curso normal de su viaje y termina con la descarga de los mismos 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.
- 4a. Riesgos cubiertos. Este Seguro cubre exclusivamente :
- a) Los daños materiales causados a los bienes por incendio, rayo y explosión; o por varada, hundimiento o colisión del barco.
 - b) La pérdida de bultos por entero caídos al mar durante las maniobras de carga, transbordo 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 de York Ambere o por las leyes extranjeras aplicables, de acuerdo con lo que estipula la carta de porte o el contrato de fletamento.

Transporte Terrestre y/o Aéreo.

5a. Vigencia del Seguro : Este Seguro entra en vigor desde el momento en que los bienes quedan 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, auto-ignición, colisión, volcadura o descarrilamiento del vehículo u otro medio de transporte empleados : incluyendo hundimiento o rotura de puentes.

Envíos Postales.

7a. En este caso los riesgos cubiertos serán los especificados en esta póliza en cuanto corresponda a los respectivos medios de transporte empleados, pero la vigencia del Seguro se iniciará desde el mo-

mento 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 y otra variación del viaje en razón al ejercicio de facultades concedidas al armador o - porteador conforme al contrato de fletamento o conocimiento de - 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 el asegurado pagará la prima adicional que corresponda.
- 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 quedaren estacionados o almacenados en bodegas, muelles, plataformas, embarcaderos, malecones y 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 OBLIGACION DEL ASEGURADO DAR AVISO A LA COMPAÑIA TAN PRONTO COMO TENGA CONO-

CIMIENTO DE HABERSE PRESENTADO ALGUNA DE LAS CIRCUNSTANCIAS O SUCEOS PREVISTOS EN LAS CLAUSULAS 8a y 9a, YA QUE EL DERECHO A TAL PROTECCION DEPENDE DEL CUMPLIMIENTO POR EL ASEGURADO EN ESTA OBLIGACION DE AVISO.

10a. Reconocimiento de derechos. 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 embarque o de cualquier otra forma.

Exclusiones.

11a. Riesgos excluidos que pueden ser cubiertos mediante convenio ex preso.

Se si pacta la protección de alguno 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 bien por las medidas que para reprimir esos actos tomen las autoridades.

b) Captura, apresamiento, arresto, restricción, detención, confiscación, apropiación, requisición o nacionalización y sus conse-

cuencias o cualquiera tentativa de tales actos en tiempo de paz o de guerra y sean o no legales, así como toda pérdida - daño o gastos causados en tiempo de guerra o de paz por cualquier arma de guerra que emplee fisión atómica o nuclear o ambos medios y otra reacción, energía o material radioactivos, o por mina o torpedo y asimismo las consecuencias de - hostilidades y operaciones bélicas, haya o no declaración de guerra. Esta exclusión no comprende : la colisión o el choque con nave aérea, cohetes y 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 y otra (independientemente de la índole del viaje o del servicio que esté realizando el buque en que se hace el transporte; o en caso de colisión cualquier otro buque mezclado en ella); los que tampoco procedan directamente de guerra civil, revolución, rebelión o insurrección, o de contienda civil que resulte de estos actos o de piratería.

c) Baratería del capitán o tripulación.

II. Riesgos excluidos que no pueden ser cubiertos :

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 cualquiera otra especie).

b) La naturaleza perecedera inherente a los bienes (vicio propio).

c) La demora; y

d) La pérdida de mercado.

12a. Cláusula de maquinaria. Cuando la pérdida o daño sean causados 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.

13a. 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 envolturas y para marcar nuevamente los artículos.

Procedimiento en caso de siniestro.

14a. 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 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.

15a. a) Reclamación en contra de los porteadores. En caso de -- cualquier pérdida o daño que pudieran 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 el mismo establezca para dejar a salvo sus derechos. El asegurado, o quien sus derechos represente hará dicha reclamación antes de darse por recibido -- sin reserva de los bienes.

b) 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.

c) Certificación de daños. En caso de pérdida o daño que pudieran dar lugar a indemnización conforme a este seguro, el 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 requiera la Inspección, y en su defecto al agente local de Lloyd's o al representante de Board of Underwriters - of New York y a falta de estos, 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 efectúe 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 tuviere la póliza.

d) Reclamación. Dentro de los 60 días siguientes al aviso de pérdida dado según el inciso b) 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 del conocimiento de embarque.
5. Copia de su reclamación a los portadores y la contestación original de éstos, si la hubiera.
6. Su declaración respecto a cualquier otro seguro que exista sobre los bienes cubiertos por esa póliza.

PAGO DE PERDIDAS

16a. 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 por 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.

- 17a. Reposición en especie. Tratándose de bienes fungibles la Compañía podrá reponer los bienes perdidos o dañados con otros de igual clase y calidad, en vez de pagar en efectivo el monto de la pérdida o daño.
- 18a. Competencia. Los interesados se someten expresamente para todo - evento de litigio proveniente de esta póliza, a los tribunales - - competentes de la Ciudad de México. Distrito Federal.
- 19a. 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". 4/

CONDICIONES ESPECIALES

Riesgos Adicionales

- "a) Robo.- Sujeta a todas sus otras condiciones, esta Póliza se extiende a cubrir los bienes asegurados contra falta de su entrega por extravío o robo.

- b) Robo de bulto por entero.- Sujeta a todas sus otras condiciones, esta Póliza se extiende a cubrir los bienes asegurados contra falta de entrega de bulto por entero por extravío o robo.

- c) Mojadura de agua dulce, de mar o de ambos.- Sujeta a todas sus otras condiciones, esta Póliza se extiende a cubrir los bienes asegurados contra los daños materiales causados a los mismos por majaduras de agua dulce, de mar o de ambos.

- d) Oxidación.- Sujeta a todas sus otras condiciones, esta Póliza se extiende a cubrir los bienes asegurados contra los daños materiales causados directamente por oxidación.

- e) Rotura.- Sujeta a todas sus otras condiciones, esta Póliza se extiende para cubrir los bienes asegurados contra rotura o rajadura, quedando específicamente excluida la raspadura, abolladura o desportilladura.

- f) Derrame.- Sujeta a todas sus otras condiciones, esta Póliza se extiende a cubrir falta de contenido en los bultos asegurados causados directamente por derrame o por rotura de envases.

g) Contacto con otras cargas.- Sujeta a todas sus otras condiciones esta Póliza se extiende a cubrir daños materiales causados a los bienes en ella asegurados por contacto con otras cargas, quedando específicamente excluidos los que provengan de rotura, rajadura, raspadura, abolladura o desportilladura.

h) Sujeta a todas sus otras condiciones esta Póliza se extiende a cubrir contra los riesgos de

- Guerra a flote

- Huelga y alborotos populares

La(s) cubierta(s) otorgada(s) en el párrafo anterior podrá(n) cancelarse mediante aviso previo dado al asegurado con 48 (cuarenta y ocho) horas de anticipación sin que dicha cancelación de lugar a devolución de primas.

i) Echazón o Barredura.- Sujeta a todas sus otras condiciones esta Póliza cubre los bienes asegurados contra los riesgos de echazón o barredura de sobre cubierta por las olas.

Cláusula de todo Riesgo.

Sujeta a todas sus otras condiciones esta Póliza se extiende a cubrir los bienes asegurados contra toda pérdida o daño físico que por causas externas sufran los mismos, con las excepciones consignadas en la Cláusula 11 de sus Condiciones Generales.

Queda también estipulado que no habrá responsabilidad para la Compañía - que robo en que intervenga directa o indirectamente un enviado, empleado o dependiente del Asegurado.

En los daños causados por terremoto o erupción volcánica, la responsabi-

lidad de la Compañía se limitará al 80% del valor de la pérdida, quedando además a cargo del Asegurado un deducible del 2% sobre el valor total -- del embarque.

Bodega a Bodega para Embarques Terrestres y Aéreos.

Sujeta a todas sus otras condiciones esta Póliza cubre los riesgos a que se refiere, desde que los bienes asegurados salgan de la bodega u oficina del remitente, durante el curso normal del viaje y hasta su llegada - a la bodega u oficina del consignatario, en los puntos de origen y destino indicados en dicha Póliza.

Deducible.

En caso de pérdida o daños que ameriten indemnización conforme a este seguro, esta Compañía sólo responderá por el exceso de:

- a) % sobre el valor asegurable computado, bulto por bulto.
- b) % sobre el valor total del embarque.

Quedará terminantemente excluido cualquier otro daño o pérdida que sufran los bienes asegurados por la presente Póliza, a consecuencia de riesgos- que no aparezcan cubiertos en las Condiciones Generales y Especiales de- esta Póliza " 5/

2.3 DURACION DEL PROGRAMA

LA DURACION DEL PROGRAMA DE CAPACITACION DE LA
COMPAÑIA ASEGURADORA EN CUESTION ES DE 3 HORAS
DIARIAS POR TEMA EN EL PERIODO DE UN MES.

TERCERA PARTE

ASPECTOS IMPORTANTES A CONSIDERAR DENTRO DEL PROGRAMA DE CAPACITACION

ASPECTOS IMPORTANTES A CONSIDERAR DENTRO EL PROGRAMA DE CAPACITACION

Después de haber mostrado en la segunda parte el contenido del Programa de Capacitación de la Compañía de Seguros, pudimos constatar que se imparte con base en elementos teóricos, los cuales no podemos negar que son de importancia para lograr una adecuada inducción y desarrollo de los Agentes de Seguros, pero que dichos conocimientos tendrán que justificarse en el momento de su aplicación para la resolución de casos prácticos que se les presentan, porque hay que tener en cuenta que todo problema se podrá explicar y solucionar de una manera más objetiva si se analiza considerando la interrelación de la teoría con la práctica.

De lo anterior se deduce que es muy importante que el Programa sea impartido tomando en cuenta el enfoque práctico, por lo que en esta tercera parte sugerimos para complementarlo algunos aspectos importantes a considerar, que tengan como finalidad mejorar la utilización y aplicación por los Agentes, de las Condiciones Generales y Especiales de la póliza, así como determinados Artículos de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, lo cual se llevará a cabo por medio del análisis e interpretación de las Cláusulas y Artículos aplicables en su caso, y con la resolución de algunos casos prácticos y el conocimiento y manejo de la documentación necesaria, haciendo hincapié en aquellos conceptos o disposiciones que comúnmente provocan confusiones para el Agente en el momento de la reclamación del cliente -- ante la Compañía Aseguradora.

3.1 ANALISIS E INTERPRETACION DE LAS CLAUSULAS DE LAS CONDICIONES GENERALES Y ESPECIALES DE LAS POLIZAS DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS

CONDICIONES GENERALES

Transporte marítimo.

Cláusula 1a. Se consideran amparados los bienes desde el momento en que quedan a cargo de los porteadores, terminando a la descarga en los muelles, sin embargo si el lugar de destino se encuentra fuera de los muelles, tendrá que especificarse dentro del contrato celebrado.

Cláusula 2a. En algunas partes del mundo el barco no puede descargar la mercancía en los muelles debido a que la característica de éstos últimos no permite anclar a determinado tipo de embarcaciones, siendo necesario utilizar unidades de menor calado hasta o desde el buque, teniéndose que asegurar cada embarcación, balsa, gabarra, o chalán por separado.

Cláusula 3a. Únicamente la Compañía Asegura las mercancías que viajen bajo la cubierta del vapor o en las bodegas del mismo, siempre y cuando éstas últimas estén bajo la misma cubierta, porque van expuestos a menos riesgos.

Cláusula 4a. Los riesgos que se cubren exclusivamente durante el trayecto marítimo son los siguientes :

- a) Los daños materiales causados a los bienes pero a consecuencia de incendio, rayo y explosión; o por varada, hundimiento o colisión del barco.
- b) La caída de bultos por entero al mar al estar cargando y descargando la mercancía; en este caso si cayera al mar parte de la totalidad del bulto esta pérdida no está amparada.
- c) La Compañía Aseguradora tendrá que contribuir a la participación proporcional de la avería gruesa.

¿Qué es una avería gruesa?

Cuando un barco sufre los daños especificados en el inciso "a" y a consecuencia de éstos el capitán declara dicha avería, siendo necesario sacrificar la mercancía que él considere necesario arrojar al mar, para salvaguardar la embarcación y demás cargamento. Como el barco transporta más mercancía, todos los contratantes del fletamento tendrán la obligación de contribuir con su participación al daño sufrido de acuerdo a las disposiciones del Código de Comercio Mexicano, conforme a las reglas de York Ambere o por las Leyes extranjeras aplicables en el lugar que sucedió el siniestro.

Transporte Terrestre y/o Aéreo.

Cláusula 5a. La vigencia del seguro durante el trayecto en tránsito por cualquiera de estos dos medios de conducción cuenta desde el momento en que la mercancía queda a cargo de los porteadores, terminando con su entrega cuarenta y ocho horas de días hábiles después de su llegada al lugar de destino, estipulado en el contrato de fletamento.

Si los bienes se recibieran con daños o averías se tendrá que dar aviso a la Compañía de dichas anomalías, de acuerdo a lo estipulado en la cláusula 15a que posteriormente será analizada.

Cláusula 6a. Las mercancías se consideran amparadas contra los daños materiales causados a consecuencia de incendio, rayo y explosión; o por caída de aviones, colisión, volcadura o descarrilamiento del vehículo u otro medio de transporte, además el hundimiento o la rotura de puentes.

Cláusula 7a. Tratándose de envíos postales, la vigencia del Seguro empieza desde el momento en que los bienes quedan en manos de las oficinas postales y termina cuando éstos son entregados en su destino final estipulado en el

contrato de envío por la oficina postal.

Por lo que se refiere a los riesgos cubiertos, éstos - serán dependiendo del transporte que se utilice para es -
tos envíos.

Protección adicional.

Cláusula 8a. Variaciones. Se consideran amparados los cambios de - ruta, desviación o transbordo, la omisión o error por parte del asegurado a la declaración correcta del ori - gen y destino del embarque, así como de las caracterís - ticas del vehículo conductor, número del talón de embar - que o del viaje; siendo en estos casos las aclaracio - nes respectivas por parte del agente o del asegurado. En el caso de existir diferencia en el cálculo de la prima se cobra o reembolsará respectivamente.

Cláusula 9a. Cuando las mercancías queden almacenadas o estaciona - das entre los puntos de origen y destino quedarán am - paradas automáticamente en importaciones o exportacio - nes por un periodo de 30 días, si después de haber -- transcurrido ese tiempo los bienes siguen estaciona - dos en los lugares que se menciona en esta cláusula, el asegurado deberá solicitar por medio del agente una -- prórroga de esta estadía mediante un endoso, y la -- Compañía se encargará de cobrar la prima respectiva.

Si existiesen anomalías, variaciones o algunas circunstancias no previstas en el contrato de Seguro que se celebró deberá de darse parte a la Compañía Aseguradora.

Cláusula 10a. El beneficiario de este contrato nunca podrá ser el porteador de los bienes, sino únicamente aquella persona que se estipule en el contrato.

Cláusula 11a. Los riesgos pueden ser cubiertos mediante endoso y son :

a) Huelgas y alborotos populares.

b) Guerra a flote.

Estos incisos se explicarán a continuación al analizar otros riesgos adicionales.

Los riesgos que no pueden ser cubiertos ni mediante endoso incluyen :

a) La violación del asegurado o quien sus intereses represente a cualquier Ley Federal Extranjera o Nacional.

b) La naturaleza perecedera inherente a los bienes (vicio propio); existen muchas mercancías que debido a sus características pueden entrar en estado de descomposición durante el transporte.

c) La demora. Cuando la mercancía no llega a tiempo a su lugar de destino y el consignatario de los bienes ya no desea recibirla.

d) La pérdida de mercado. Volviendo al inciso "c" si el consignatario hubiese devuelto la mercancía y ésta no sufrió daños, y el asegurado quiere reclamarla como pérdida, esta no procederá como pérdida de mercado.

Cláusula 12a. Maquinaria. Si esta sufiera daños en sus partes, la Compañía responderá únicamente de una manera proporcional si la maquinaria no fué asegurada correctamente.

Ejemplo :

Valor de la maquinaria	\$1'000,000.00 M.N.
Suma asegurada de la Maquinaria	\$ 800,000.00 M.N.

Se dañaron algunas de sus partes y el costo de reparación es de \$ 100,000.00 M.N.

El valor proporcional se calculará de la siguiente manera :

$$\frac{800,000.00 \text{ M.N.}}{1'000,000.00 \text{ M.N.}} = 80\%$$

Reparación \$100,000 x .80 = 80,000.00 M.N.

Pérdida liquidada proporcionalmente \$ 80,000.00 M.N.

En el caso de que la maquinaria no tuviera reparación y se hubiese determinado pérdida total, la Compañía Aseguradora solamente pagaría la cantidad de \$800,000.00 M.N.

Esta cláusula está sujeta a los riesgos estipulados en las Condiciones Generales únicamente, y se podrán asegurar por separado los riesgos adicionales o especiales.

Cláusula 13a. Etiquetas. Si las mercancías están cubiertas por el -
daño que sufrieron éstas y a consecuencia de la avería -
se afectaran las etiquetas o envolturas, la Compañía -
tendrá que participar en dichos gastos de una manera -
proporcional dependiendo del valor real de los bienes -
y el valor asegurado de éstos.

Procedimiento en caso de Siniestro.

Cláusula 14a. Como medida de salvaguardar los bienes al ocurrir un ac-
cidente, daño o avería, el asegurado tendrá la obliga--
ción de proteger estos con el objeto de que las pérdi--
das se minoricen. Si al realizar estas protecciones el-
asegurado o quien sus derechos represente cubre la total
lidad de gastos, la Compañía tendrá que proceder al pa-
go de gastos erogados por estas situaciones de una manera
proporcional dependiendo del valor real de los bie--
nes y la suma asegurada.

Cláusula 15a. Por otro lado tendrá la obligación de presentar reclamaci
ción ante el transportista, ésto es con el fin de que -
"A" la Compañía pueda proceder en contra de la línea en los
casos de que sea necesario, de acuerdo a las condiciones
de fletamento y a las Leyes del Código de Comercio en ma
teria de Transporte y Comunicaciones.

Cláusula 15a. Asimismo el asegurado tendrá la obligación de comunicar-
lo por escrito a la Compañía tan pronto se entere del si
"B" niestro, procurando que sea dentro de los cuatro días --

hábiles de que llegaron las mercancías al lugar de des-
tino.

Cláusula 15. Referente a la inspección de averías o daños a que se re-
fiere esta cláusula, el asegurado solicitará a la Compa-
ñía de Seguros la presencia de un inspector de averías,
cuando la mercancía resulte dañada, éste deberá lle-
varse a cabo en un término de cuatro días hábiles pos-
teriores a la llegada o al término del viaje. Sin em-
bargo cabe señalar que en muchas ocasiones no existe el
tiempo necesario como para hacer una revisión de los
bienes en ese lapso, sobre todo cuando se trata de em-
presas que manejan un volumen amplio de mercancías, así
como una variedad de las mismas.

Otra de las situaciones más comunes que se le presentan
a un Agente de Seguros es cuando el asegurado efectúa un
embarque de exportación a cualquier parte del mundo y
sucede que al lugar de destino la mercancía llega
averiada, en este caso el agente deberá de informarle a
su cliente los siguientes puntos :

- a) Que el destinatario o el consignatario de los bienes
solicite a un representante de Lloyd's la certifica-

ción de los daños que sufrieron las mercancías o en su defecto que se levante un acta notarial por una autoridad conocida legalmente.

Este documento obviamente tendrá algún costo, el cual será solventado por la Compañía Aseguradora independientemente de que la reclamación sea o no aceptada por la misma.

- b) De lo anterior surge una pregunta ¿Cómo deberá de liquidar la Compañía de Seguros esta certificación?

Si la póliza mediante la cual fué asegurada la mercancía se contrató que el pago de la prima en moneda nacional en ésta misma se liquida al momento en que se certificó el daño o se haya determinado, todo ésto de penderá del tiempo que se lleve la certificación.

En muchas ocasiones estos gastos son pagados por los consignatarios, pero en el supuesto que el asegurado comprara dólares aquí en el país y poder enviarlos -- para el pago de la inspección , con el documento comprobatorio de la compra del giro podrá solicitar el pago de éste al tipo de cambio que prevalecía en la compra-venta de este documento.

- c) En el caso de que su Seguro fuese en dólares en esa misma moneda se le liquidará.

Cláusula 15a. En este punto es determinante que el Agente haga del -
"D" conocimiento preciso que una vez que el asegurado dió
aviso por escrito a la Compañía del siniestro que tuvo,
presente su reclamación completa y en detalle pormeno-
rizada de su pérdida.

Cláusula 16a. Esta se refiere a que la Compañía únicamente será res-
ponsable hasta por el monto de la suma asegurada en el
momento del siniestro.

Si se diera el caso en el cual la suma asegurada fuera
inferior al valor real de los bienes al momento de la
realización del siniestro, ésto llevaría a la aplica-
ción de un bajo seguro, ejemplo:

Suma asegurada $\$1'000,000.00 = 66.66\%$

Valor real de $\$1'500,000.00$

los bienes.

- Como se puede ver, los bienes que fueron objeto del-
seguro únicamente se aseguraron en un 66.66%, ante -
esta situación se pueden presentar los siguientes ca-
sos :

a) Cuando hay pérdida total de la mercancía o haya -
sufrido daños en toda la carga, se liquidará con-
base en: $\$1'500,000.00$ M.N. que corresponde al va

lor de los bienes, sin embargo, como su suma asegurada es de \$1'000,000.00 significa que se le pagará una cantidad equivalente al 66.66% de \$1'500,000.00 o sea --- \$1'000,000.00 M.N.

- b) En los casos que las mercancías sufran daños o faltantes parciales, la pérdida se liquidará como sigue:

Valor real de los bienes \$1'500,000.00 M.N.

Suma asegurada \$1'000,000.00 M.N.

Daños parciales \$250,000.00 M.N. x 66.66%= \$166,666.75 M.N.

Pérdida real \$166,666.75 M.N.

Al respecto, se procedió de esta manera porque no se puede saber si la mercancía siniestrada era la que iba asegurada o no.

También se pueden presentar situaciones en que la mercancía viajó amparada por dos o más seguros*.

Cláusula 17a. Reposición en Especie. Esta cláusula aunque no es aplicada con frecuencia, se refiere a que la Compañía podrá reponer en especie en vez de efectivos la mercancía dañada, únicamente cuando se trate de bienes fungibles como cereales, legumbres, etc.

Cláusula 18a. La Competencia. En caso de litigio derivado de este -
contrato de seguro, deberán someterse a los tribuna--
les competentes de la Ciudad de México, siendo en es-
tos casos ante "La Comisión Nacional Bancaria y de Se-
guros".

Cláusula 19a. Cualquier aclaración sobre las condiciones derivadas-
de cualquier tipo de contrato de seguro, deberá ser -
notificada a la Compañía de Seguros o a cualquiera de
sus sucursales.

NOTA* Este caso se analizará posteriormente en las especificaciones
de los Artículos de la Ley sobre el Contrato de Seguro ---
(Art. 102).

CONDICIONES ESPECIALES.

Riesgos Adicionales.

- a) Se cubre el robo total o parcial de las mercancías, aún cuando no exista violencia de tal hecho; así como el extravío.
- b) En este riesgo únicamente se consideran amparados el robo de bulto por entero y el extravío, por ejemplo :
Supongamos que son transportadas mil cajas conteniendo cada una veinte pares de zapatos, si en este caso se robaran o extraviaran diez pares de éstos de una caja o veinticinco pares de distintas cajas, esta pérdida no estaría amparada por las condiciones ya antes expuestas.
- c) La mojadura queda amparada por los daños que sufran las mercancías por cualquier agua sea dulce o de mar o de ambas aún de la lluvia.
- d) La oxidación a consecuencia de la mojadura por cualquier tipo de agua señalada.
- e) La rotura o rajadura únicamente se consideran amparadas quedando excluidas la raspadura, abolladuras o desportilladuras.
- f) Derrame es uno de los riesgos que suceden con más frecuencia a los

productos que son transportados en tambores, cubetas, etc., y que son líquidos, se cubre únicamente la falta de contenido aún y cuando haya existido rotura de envases.

g) El contacto con otras cargas se refiere a la contaminación de la mercancía con otro tipo de productos que se transportaban.

CLAUSULA DE HUELGA Y ALBOROTOS POPULARES, TANTO MARITIMO COMO TERRESTRE

Esta cláusula se refiere a los daños que pueden sufrir los bienes directa o indirectamente como consecuencia de los disturbios-- de carácter obrero, motines o alborotos populares.

Quedando excluidos los riesgos estipulados en la cláusula 11a. inciso II, de las Condiciones Generales de la póliza, así como los riesgos que se estipulan en el endoso de guerra.

CLAUSULA CUBRIENDO RIESGOS DE GUERRA A FLOTE

Quedan amparadas las averías o daños que sufran las mercancías a consecuencia o directamente de guerra, o se realicen antes o después de la declaración de ésta.

Asimismo cuando se emplee la fisión o fusión nuclear, o materia radioactiva.

Se excluye lo especificado en la pérdida de mercado, demora, así como cualquier violación a las leyes de algún país hacia donde se vayan a transportar los bienes.

La cláusula de todo riesgo ampara todos los daños que sufran los bienes, exceptuando los riesgos estipulados en la cláusula 11a. de las condiciones generales.

Sin embargo el inciso primero de la cláusula 11a. puede ser cubierto mediante convenio expreso con la Compañía y no así el inciso dos.

Queda también estipulado que no habrá responsabilidad para la Compañía cuando un empleado o dependiente del asegurado haya intervenido directa o indirectamente a la realización del riesgo.

En el caso de que las mercancías sufran daños por terremoto o erupción volcánica, la Compañía liquidará únicamente el 80% de la pérdida como sigue :

SUMA ASEGURADA	\$106,500.00 M.N.
Valor de las mercancías a precio factura.	\$100,000.00 M.N.
Valor del flete terrestre.	5,000.00 M.N.
OTROS GASTOS.	<u>1,500.00 M.N.</u>
	\$106,500.00 M.N.
Si se perdió toda la mercancía $\$106,500 \times 0.80$	\$ 85,200.00 M.N.
Pérdida Neta =	\$ 85,200.00 M.N.

Pero además la cláusula en cuestión señala que en caso de haber sufrido este daño se tendrá que descontar un deducible del 2% sobre el valor total del embarque.

Valor total del embarque	\$106,500.00 M.N
Deducible de 2%	2,130.00 M.N
Pérdida Neta	\$ 85,200.00 M.N
(menos deducible)	<u>2,130.00 M.N.</u>
Pérdida total	\$ 83,070.00 M.N

Bodega a bodega para embarques marítimos. Sujeta a las condiciones en que fué contratado el seguro esta cláusula ampara los bienes desde el momento en que salgan de la bodega del remitente hasta la llegada a la bodega del destinatario, si en el trayecto existe almacenaje o los bienes permanecen en recinto fiscal y si la bodega final de destino especificada en el contrato celebrado se encuentra fuera de los límites del puerto, la mercancía podrá permanecer en estadía por un periodo de 30 días; aquí es preciso señalar que en muchas ocasiones cuando se trata de importaciones o exportaciones, refiriéndose a las primeras el asegurado por ciertas circunstancias no puede sacar las mercancías de recinto fiscal para que sean introducidas legalmente al país y ante esta situación se excede del término de 30 días que otorga esta cláusula, es necesario que el agente haga del conocimiento al asegurado de esta situación con el objeto de que se tomen las medidas necesarias a través de un endoso o una cláusula que aumente el plazo. Si las mercancías sufren daños dentro del recinto fiscal y se liberan - transcurrido el plazo señalado, la cobertura no procederá.

Exportaciones. Aquí es necesario que el asegurado previamente asesorado por el agente haga del conocimiento al consignatario de los bienes, el tiempo que tiene para liberar la mercancía del recinto fiscal en aquel país, porque de otra manera en caso de excederse del plazo que se menciona en esta cláusula las mercancías que sufran daños dentro del recinto quedarán excluidas.

Bodega a bodega para embarques terrestres y aéreos. Sujeta a las condiciones que rigen el contrato de seguro, esta cláusula cubre los bienes desde el momento en que éstos salen de la bodega del remitente terminando hasta la llegada a la bodega del destinatario u oficina del consignatario en los puntos de origen y destino indicados en la póliza; en el caso que permanezcan almacenadas tratándose de una importación o exportación la estadía que otorga esta póliza es de 30 días, si llegara a excederse de dicho plazo el asegurado deberá de solicitar al agente una prórroga de estadía, que en el caso de importaciones únicamente se otorgará por un plazo de 45 días.

Deducible. Debido a las características de las mercancías y a su estructura de éstas es más fácil que muchas estén expuestas con mayor facilidad a daños o averías; es por esta circunstancia que muchos productos tienen un deducible distinto y su determinación será con base en un porcentaje que será variable, ejemplo :

En este caso utilizaremos el 3% sobre el valor asegurado computado bulto por bulto.

SUMA ASEGURADA

\$ 2'010,000.00 M.N.

Embarque de 100 cajas conteniendo cada una 10 planchas con un precio de \$2,000.00 M.N. c/u haciendo un monto de \$2'000,000.00 M.N.

Dicho embarque va de México, D.F., a la Ciudad de Guadalajara, Jal., pagando un flete por \$10,000.00 M.N.

Valor factura de las mercancías	\$ 2'000,000.00 M.N.
Valor del flete	<u>10,000.00 M.N.</u>
Valor total del embarque	\$ 2'010,000.00 M.N.

Supongamos que se extravían o son robadas y estos riesgos se encuentran amparados por la póliza.

En el caso de que se roben 10 planchas, una plancha por caja, la pérdida será de la siguiente manera :

Pérdida \$ 2000 x 10 = \$ 20,000.00 M.N.

\$20,000.00 M.N. x \$ 2'010,000.00 M.N. = \$ 20,050.00 M.N. Pérdida

\$2'000,000.00 M.N.

Neta.

Deducible es 3% bulto por bulto.

Los bultos que sufrieron el robo son 10 cajas debido a que cada una de ellas tenía un daño y el deducible es bulto por bulto

10 Cajas averiadas

$10 \times 10 = 100 \times \$2000.00 = \$200,000.00$
M.N.

Contenido de cada caja: 10

$\frac{\$200,000.00 \times \$2'010,000 \text{ M.N.}}{10} = \$ 200,500.00 \text{ M.N.}$

$\$2'000,000.00 \text{ M.N.}$

Deducible $\$ 200,500.00 \times .03 = \$6,015.00 \text{ M.N.}$

Pérdida Neta $\$ 20,050.00 \text{ M.N.}$

Menos deducible $6,015.00 \text{ M.N.}$

Pérdida total $\$ 14,035.00 \text{ M.N.}$

En el caso de que el deducible fuera 1% sobre el valor total del embarque, utilizando los mismos datos del ejemplo anterior quedaría de la siguiente forma :

Pérdida Neta $\$20,050.00 \text{ M.N.}$

Deducible 1% del valor total del embarque.

Valor total del embarque $\$ 2'010,000.00 \times .01 = \$20,100.00 \text{ M.N.}$

Deducible $\$20,100.00 \text{ M.N.}$

Como se podrá observar en este caso el deducible resultó mayor que la pérdida no existiendo responsabilidad para la Compañía Aseguradora.

3.2 ESPECIFICACIONES DE LOS ARTICULOS DE LA LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO PARA TRANSPORTE DE MERCANCIAS:

TITULO PRIMERO. DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I

Definición y celebración del Contrato.

Artículo 1º El contrato de seguro se entiende como la obligación de la Compañía aseguradora a resarcir una pérdida o daño físico o material del asegurado, a cambio de recibir un pago - periódico o prima por la protección que ofrece al contratante del seguro.

Artículo 3º El seguro marítimo se rige por las disposiciones relativas al código de comercio y a las leyes que se establecen en el mundo para los riesgos marítimos, siendo éstas las reglas de York Ambere y las leyes que rijan en los países en cuestión de accidentes marítimos.

Artículo 14º Los agentes que sean autorizados por una empresa de seguros para que celebren contratos, podrán rechazar - ofertas, emitir recibos, cobrar las primas; todo esto deberá ser analizado por la Compañía , así como proceder a la tramitación o Comprobación del Siniestro.

Artículo 16º Las modificaciones que el agente solicite a la Compañía de Seguros sobre el contrato de seguro celebrado deberá tener la autorización del asegurado.

Artículo 17º Las renovaciones de las pólizas en ningún caso serán mayores al plazo de un año. tratándose de pólizas - anuales.

CAPITULO II

LA POLIZA.

Artículo 20º La compañía aseguradora se obliga a entregar al contratante del seguro o al agente representante una - póliza en la cual se establezcan los derechos y obligaciones para las partes que intervienen, así como:

- a) Los nombres, domicilio de los contratantes y firma de la empresa aseguradora.
- b) Los bienes o persona que se aseguran.
- c) Las condiciones generales y especiales que fueran convenidas.
- d) La duración del contrato; tratándose de una póliza específica será regida por una fecha determinada dentro de -

cuyo lapso se van a embarcar los bienes, terminando con la llegada del mismo. Todo dependerá por el medio de conducción en que fueron transportados (Condiciones Generales) y los riesgos adicionales que fueron contratados.

e) La suma asegurada.

f) La prima total (prima neta y gastos).

g) Las demás condiciones especiales que fueran contratadas dependiendo de las características de las mercancías.

Artículo 25º Si al realizarse el contrato de seguro existen errores en cuanto a los términos en que fue pactado el contrato de seguro, el asegurado podrá pedir las rectificaciones correspondientes dentro de los treinta días posteriores a la celebración de dicho convenio.

En el caso de una póliza anual, tendrán que reportarse mensualmente los embarques que se realicen una vez terminados éstos, debiendo hacerse al principio el siguiente mes.

Cuando sea una póliza abierta las declaraciones también -- tendrán que reportarse por mes, sin embargo esto, podrá informarse a la Compañía después de 30 ó 60 días dependiendo del convenio que se celebró.

CAPITULO III

LA PRIMA.

Artículo 37º Tratándose de los seguros de vida y accidentes personales, así como también de los de daños, la liquidación podrá realizarse (de las primas) fraccionadamente y en períodos de igual duración, siendo éstos en mensualidades, trimestrales, semestrales y anuales.

Artículo 39º En el caso de realizarse un solo embarquã por cualquier medio de conducci3n y bajo una p3liza espec3fica, el pago de la prima se har3 en su totalidad.

CAPITULO IV.

EL RIESGO Y LA REALIZACION DEL SINIESTRO.

Artículo 45º Cuando un siniestro ya existi3 o se hubiese realizado, el contrato de seguro ser3 nulo, sin embargo se pacta con la Compañ3 de seguros el pago de la reclamaci3n que ser3 retroactiva.

Adem3s la Compañ3 en caso de declinar, la reclamaci3n por lo expuesto anteriormente, tendr3 derecho a las primas y los gastos que pag3 el asegurado por concepto de la expedici3n de su p3liza.

CAPITULO V

PRESCRIPCION.

Artículo 81º Todas las reclamaciones que sean presentadas por el asegurado o por el agente a la Compañía de Seguros después de dos años de haber ocurrido el siniestro no surtirán efecto. Sin embargo, si el asegurado comunica por escrito a la Compañía de que ocurrió un siniestro, la prescripción empezará a partir del último comunicado que haya tenido la Compañía sobre dicha reclamación.

Artículo 82º El período de prescripción del seguro no se hará efectivo si el asegurado no tuvo conocimiento del siniestro oportunamente, teniendo que comprobarlo.

TITULO SEGUNDO. CONTRATOS DE SEGURO CONTRA LOS DAÑOS.

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 91º Las pérdidas que va a liquidar la Compañía se harán al momento del siniestro.

Artículo 92º Salvo pacto en contrario, la Compañía únicamente será responsable hasta por el monto de la suma asegurada cuando

el valor real de los bienes sea superior a dicha suma.

En el caso de pérdidas parciales y si el valor real de los bienes es superior a la suma asegurada el daño se liquidará proporcionalmente.

Artículo 95º En el caso de que el asegurado pague una prima elevada por asegurar los bienes por una suma mayor al valor real de los bienes, podrá solicitar la devolución de la prima siempre y cuando no existiera o hubiera mala fe. Corresponde a la Aseguradora las primas vencidas y la prima por el período en curso en el momento del aviso del asegurado.

Artículo 100º Cuando el asegurado haya contratado uno o varios seguros con el objeto de cubrir la misma mercancía, deberá avisar a las demás Compañías de Seguros del siniestro que tuvo, dicho aviso deberá ser por escrito e indicando el nombre de las Compañías aseguradoras así como el monto de las sumas aseguradas.

Artículo 101º Si el asegurado no informa de que contrató otros seguros y quiere obtener utilidades de una manera ilícita; ante este caso la o las Compañías que se enteren de esta situación no estarán obligadas a liquidar el daño.

Artículo 102º Si los contratos especificados en el artículo 100º son de buena fe, la Compañía pagará respectivamente la pérdida y podrá solicitar el pago proporcional de las Compañías que aseguraron este riesgo.

Artículo 111º La Compañía Aseguradora que pague la pérdida, podrá repercutir contra terceros siempre y cuando tenga la subrogación de derechos de parte del asegurado.

En el caso de que la Aseguradora haya liquidado la pérdida proporcionalmente la subrogación será por esa misma cantidad.

Claúsula de Interés Moratorio. En caso de que la aseguradora, no obstante haber recibido los documentos e información que le permita conocer el fundamento de la reclamación que le haya sido presentada, no cumpla con la obligación de pagar la indemnización, capital o renta en los términos del artículo 71 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, en vez del interés legal, quedará convencionalmente obligada a pagar al asegurado, beneficiario o tercero dañado un interés moratorio anual equivalente a la media aritmética de las tasas de rendimiento brutas correspondientes a las series de Certificados de la Tesorería de la Federación (CETES) emitidas durante el lapso de mora.

En defecto de los CETES se aplicará la tasa de rendimiento de los depósitos bancarios de dinero a plazo de noventa días para el cálculo del interés-

moratorio convencional.

Lo dispuesto en la presente cláusula no es aplicable en los casos a que se refiere el artículo 135 de la Ley General de Instituciones de Seguros". 5bis.*

3.3 CASOS PRACTICOS. Conocimiento y finalidad de la documentación necesaria para presentar la reclamación ante la Compañía de Seguros.

3.3.1 Transporte de Mercancía en Territorio Nacional.

Una de las empresas más importantes de México, denominada "Protección, S.A.", dedicada a la elaboración de jugos de frutas enlatadas desea realizar la transportación de 1000 cajas de dichos productos de México, D.F. al consignatario " El Surtidor, S.A." en Guadalajara, Jal. Quedando las mercancías amparadas con la factura No. 237 con un importe total de ----- \$230,000.00 M.N, asimismo embarcadas con el talón terrestre No. 2445 de Autotransportes del Pacífico, S.A. de C.V. con fecha 15 de octubre de 1984, pagándose por dicho flete la cantidad de \$10,000.00 M.N. viajando con valor no declarado.

Posteriormente el 16 de Octubre del mismo año el transportista le informa por vía telefónica a Protección, S.A., que el camión que llevaba la mercancía sufrió una volcadura, quedando los bienes dispersos en la carretera.

Después de recibir este comunicado inesperado, el Sr. Ortiz representante de la empresa mencionada decide inmediatamente llamar a su agente de seguros para que le asesore respecto a

lo que tiene que hacer y que documentación será necesaria para presentar la reclamación por su conducto a la Compañía de Seguros. Para tal efecto, el agente debe solicitar a la Compañía Aseguradora la inspección de averías en la localidad más cercana donde ocurrió el siniestro o en el último de los casos al representante de la autoridad legalmente, (cláusula 15a inciso 'C' de las Condiciones Generales de la Póliza).

Por su parte el asegurado tomará las medidas necesarias de salvaguarda y recuperación de los bienes con el objeto de minorizar la pérdida; en los casos en que el asegurado realice gastos para la protección de las mercancías, la Compañía Aseguradora contribuirá a éstos de una manera proporcional entre el valor de la suma asegurada y el valor real de los bienes.

Una vez llevado a cabo lo anterior el agente procederá a solicitar al asegurado la siguiente documentación :

- a) Factura que ampara la mercancía.
- b) Talón de embarque terrestre. Tratándose de pérdidas totales de la mercancía es necesario que el asegurado proporcione éstos documentos en original o copia fiel, en el caso de que los bienes se hayan dañado parcialmente la reclamación se podrá tramitar con fotocopias.

- c) Parte de tránsito. Este documento es expedido por las autoridades de la Policía Federal de Caminos cuando el accidente ocurra fuera de los límites del Distrito Federal, dentro de éste último tomará conocimiento del caso un perito del Ministerio Público. Siendo este documento un antecedente fidedigno del siniestro y el cual se determina supuesto de como ocurrió el accidente, así como los daños a las vías de comunicación (no amparados por el seguro de transportes) y los que sufrió la carga.
- d) Carta de reclamación al transportista. Es obligación del asegurado o del consignatario el presentar la reclamación al porteador sobre los daños o averías a la mercancía en un término de 24 horas a la llegada de los bienes al lugar de destino y un máximo de seis meses; transcurrido este plazo de reclamación no surtirá efecto. También es necesario que el agente le informe al asegurado que cuando los embarques no sean recibidos en buen estado por el destinatario, éste último haga observación por escrito en el talón de embarque o por medio de una carta al asegurado.
- e) Carta de reclamación a la Compañía de Seguros. La carta que debe dirigir el asegurado a la Aseguradora sobre las pérdidas que tuvo, así como un desglose pormenorizado de éstas, indicando el número de la póliza específica cuando se trate de una póliza abierta.

f) Certificado de Averías. Lo expide la Aseguradora, mediante el cual está inspeccionando y certificando los daños (cláusula 15a de las Condiciones Generales): Este documento puede ser solicitado por el asegurado, o quien sus intereses represente en un término de cuatro días hábiles después de la entrega de los bienes en el lugar de destino, o en donde ocurrió el siniestro.

Generalmente tales documentos especificados, son indispensables para las reclamaciones ante siniestros en Territorio Nacional, sin embargo cabe señalar que no todos los siniestros se originan bajo las mismas condiciones ni suceden de la misma forma, por lo que la Compañía Aseguradora se reserva el derecho de solicitar alguna otra información.

**3.3.1. FORMATOS DE DOCUMENTACION NECESARIA PARA RECLAMACIONES
POR DAÑOS A LAS MERCANCIAS EN TERRITORIO NACIONAL.**



PROCURADURIA GENERAL DE JUSTICIA
DEL
DISTRITO FEDERAL

D

DIRECCION GENERAL DE AVERIGUACIONES PREVIAS
DEPARTAMENTO _____
TURNO Y GRUPO _____
AGENCIA INVESTIGADORA _____
CONSTANCIA NUMERO _____

En el agente del Ministerio Público, quien actúa como el Oficial Secretario, FACE CONSTAR:

Que siendo las _____ horas del día _____ del mes de _____
del año de 19 ____, mil novecientos ____ y _____ comparece

cuyo estado físico según la inspección ministerial y el (los) dictámen (es) pericial (es) es el siguiente: _____

Y quien denuncia hechos que pueden ser constitutivos del delito de ROBO.— En tal virtud, se le hace saber que de acuerdo con lo establecido por la fracción I, del artículo 247, del Código Penal para el Distrito Federal en materia del Fuero Común y para toda la República en materia del Fuero Federal, el que interrogado por alguna autoridad pública distinta de la judicial, en ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas faltare a la verdad, se le impondrán de dos meses a dos años de prisión y multa de diez a mil pesos.— Por lo que habiendo protestado conducirse con verdad, al efecto declara:

Llamarse como ha quedado escrito; ser originario de _____

de nacionalidad _____ (demuestra su legal estancia en el país con _____); te-

ner _____ años de edad; _____ con domicilio en _____ (estado civil)

_____ ; teléfono (s) _____
(calle) (núm.) (col.) (z. p.)

_____ ; ocupación _____

_____ ; lugar de trabajo _____

_____ ; teléfono (s) _____ y en relación a la fecha, lugar y forma

en que acontecieron los hechos, MANIFIESTA:.. . .

Descripción y valor del (los) objeto (s)

Acerca de quien (es) acusa, y del (los) testigos (s) de los hechos y/o de propiedad, preexistencia y falta posterior, proporciona los siguientes datos: -----

Nombre (s) _____

Media (s) Filiación (es) _____

Lugar (es) donde se le (s) puede localizar _____

Testigo (s):

Nombre _____

Domicilio _____
(calle) (núm.) (col.) (z. p.)

Nombre _____

Domicilio _____
(calle) (núm.) (col.) (z. p.)

Que es todo lo que tiene que declarar, lo que previa lectura, firma al margen. -----

RAZON: En la misma fecha, respecto de los testigos el personal que actúa procede a:

3.3.2. IMPORTACIONES

A continuación analizaremos una reclamación de la empresa - denominada Comercial Electromex, S.A., dedicada a la importación y venta de aparatos electrónicos en nuestro país.

Dicha empresa realizó una compra en el mes de julio del año en curso a la compañía denominada DAI-ICHI-SHOJI CO LTD., - la cual se encuentra en Tokio, Japón. Para dicha importación fue necesario contratar una póliza de seguro para protegerla mercancía contra posibles daños que puede sufrir durante su transporte.

Para este caso se analizarán las situaciones más comunes que se presentan al realizarse una compra fuera de la República Mexicana, y los riesgos que sufren los bienes, quedando sujetos a las Condiciones generales y Especiales estipuladas previamente en el seguro de transporte de mercancía.

Esta mercancía viaja amparada por la factura No. 31887/M-282, la cual viene empacada en nueve cajas de cartón que contienen doscientos dieciocho piezas de Volt-Amperímetro, con peso bruto y neto, por un importe de 5,678.40 U.S. C.&F. Los bienes vienen embarcados a bordo del vapor "BARBER PRIAM" -- con conocimiento de embarque No. YWB-24 de Líneas Toko Kaish, LTD.

Cabe señalar que la mercancía va a ser descargada en Houston, Tex, U.S., pasando por Nuevo Laredo, Tamps, hasta llegar a México, D.F.

A continuación haremos mención de las cotizaciones con más frecuencia en la factura comercial para importaciones a nuestro país.

SIGLAS:

F.O.B. Factory On Board. Lo que significa que la mercancía - viajará libre a bordo del barco, avión, ferrocarril, camión- o envío postal del puerto o lugar de origen especificado dentro de la póliza.

INICIAL

C. & F. Cost and. Freight, que significa costo de fabrica y el flete donde viajan las mercancías.

INICIAL.

C.I.F. Cost Insurance Freight, que significa costo de fabrica, seguro y flete; es preciso señalar que la mercancía mencionada será descarga da hasta el lugar donde indique la factura comercial o el contrato de compra-venta.

Como se puede observar en este tipo de cotización la mercancía viene-asegurada desde su origen por lo que es indispensable que el asegurado presente una copia del contrato de seguro en México, D.F., para -- que sea analizado por la Compañía Aseguradora.

Siguiendo con el ejemplo anterior las personas que se encargarán de -- la tramitación de los bienes para que sean introducidos legalmente al pais son los agentes aduanales, quienes liquidarán los impuestos, los gastos y derechos por concepto del pedimento de Importación así como-otros gastos. Estos serán cobrados anticipadamente a la persona o -- Compañía que adquiere los bienes del extranjero a través del documen-to denominado Cuenta de Gastos del Agente Aduanal, donde se especifi-ca el desglose de los egresos que tuvo que realizar.

Otro documento que es de vital importancia tratandose de los daños -- que sufre las mercancías es el pedimento de Importación en el cual se especifica de que pais provienen las mercancías, el medio de conduc--ción por el cual viajan, el monto de la factura, el tipo de moneda en que se realizo la compra, la fecha de llegada a los recintos fisca--les y por último el tipo de cambio en que fue cotizada la moneda en -- que se adquirieron los bienes; el objetivo de tipo de cambio sirve pa--ra calcular únicamente los impuestos, ya que actualmente y debido a -- la situación económica de nuestro pais la Secretaría de Comercio y Fo--mento Industrial, con previa autorización esta otorgando permiso para la compra de dólares controlados que es la moneda que se utiliza para transacciones de compra-venta en el mundo, debido a que esta moneda -- es de menor precio con respecto al dólar libre.

Los dólares controlados se otorgan para la compra de mercancías de primera necesidad en el país y que no se producen aquí, de la misma manera para cualquier tipo de importación se necesita la autorización correspondiente de la SECOFIN. Asimismo para los bienes que llegaron al recinto fiscal, su salida dependerá de la tramitación del asegurado, teniendo que pagar los impuestos y derechos de importación los cuales son autorizados por el administrador de la Aduana y verificados por vista Aduanal autorizado, facilitándole el número de pedimento de Importación; después de haber realizado las liquidaciones y trámites respectivos, el Agente Aduanal se encargará de embarcar la mercancía por alguna línea transportista la cual llevará al lugar de destino los bienes según lo anotado en el talon de embarque en el cual se especifica el número de bultos que se transportan, la fecha, el nombre del remitente, del consignatario así como sus direcciones respectivas.

Continuando con el ejemplo, suponiendo que la mercancía es descargada en el puerto de Houston, Tex. U.S.A., y de los nueve cartones que iban embarcados según conocimiento de embarque número YWB-24, hubiera un faltante. Aquí es importante señalar que el asegurado puede darse cuenta de dicho faltante hasta que haya recibido las mercancías o que el Agente Aduanal le informe en cuanto haya tenido conocimiento del caso, que puede ser cuando sean transportados del puerto de descarga a la Aduana de México.

Una vez que el asegurado haya tenido conocimiento del faltante es necesario que le solicite al Agente Aduanal la tramitación del Certificado de Descarga, en el cual se describen las características de los bienes así como las averías; este documento va a ser solicitado por la Compañía de Seguros y el cual debe ser extendido por los representantes de la Línea Naviera, detallando el daño provisionalmente.

Como los representantes tienen tres meses para localizar el bulto en alguno de los puertos donde también se descargó mercancía, este período empieza a transcurrir desde el momento en que las mercancías-

son descargadas del barco; si durante este tiempo no se localizaron - entonces la Línea Naviera procederá a expedir la Constancia de Faltante Definitivo.

Tratándose de faltantes parciales en el contenido de las cajas, - los representantes de las Líneas Navieras no se hacen responsables, - esta situación puede suceder en cualquier puerto de la República Mexicana o del extranjero.

En muchas ocasiones la mercancía es introducida a los recintos - fiscales en perfectas condiciones, sin embargo cuando son retiradas - pueden existir faltantes; ante esto se hacen las anotaciones respectivas en el Pedimento de Importación al hacerse tales especificaciones los bienes no pagan derechos ni impuestos al respecto por la legalización de estos al país.

Otro punto importante es que el Agente de Seguros le informe al - asegurado del tiempo límite que pueden permanecer los bienes en el recinto fiscal, en bodegas, almacenes, etc.; debido a que si no se ---- cumple con el plazo de Estadía que otorga su Póliza, y no se hacen -- las anotaciones respectivas de como son retirados los bienes de estos lugares la reclamación se puede declinar por el incumplimiento de esta Cláusula (Bodega a Bodega o Estadía).

Despues de que los objetos asegurados son retirados de los lugares antes mencionados, y siendo posteriormente embarcados en perfectas condiciones a bordo del camión, avión, o ferrocarril, y si al llegar al destino final estos bienes resultan con averías o faltantes, - es necesario que el Agente de Seguros le informe al asegurado que una vez recibidos los bienes en malas condiciones de aviso inmediatamente

a la Compañía Aseguradora en los términos que marca la cláusula 15a. de las Condiciones Generales del Contrato de Seguro de Transporte de Mercancías.

Todo esto posteriormente de que el asegurado haya reunido la documentación necesaria.

Referente a los demás medios de conducción que se utilizan en las Importaciones de Mercancías como son: avión y camiones. Cuando los bienes viajan a bordo de aviones estarán amparados por la Guía Aerea respectiva de su embarque, y una vez que llegan a cualquier aeropuerto de la República Mexicana en este caso no será necesario proporcionar ningún documento que certifique en que estado se recibieron por lo que la anotación de los faltantes aparece en algunas ocasiones en el Pedimento de Importación, no teniendo que pagar los objetos asegurados -- los gastos, impuestos ni derechos de importación, debido a que éstos no fueron introducidos al país.

Si parte de las mercancías llegan a su destino final con daños o faltantes, el asegurado deberá dar aviso a la Compañía de Seguros de que existan faltantes de cartones completos o parciales pero que el monto sea una cantidad cuantiosa y no hayan llegado a su destino final la Compañía Aseguradora solicitará al Agente de Seguros o en su caso al asegurado el Certificado de Origen que es el documento que está viajando al país proveedor respecto a lo que esta exportando, y el cual esta firmado por el vendedor, ya que en muchas ocasiones lo que se facturó no es enviado por ciertas circunstancias, por eso cuando no es recibida la mercancía por el consignatario, esta situación no esta amparada por el Seguro, debiendo aclarar los faltantes el asegurado con el

exportador.

En cuanto a la cuenta de Gastos del Agente Aduanal y el Pedimiento de Importación, son los documentos utilizados en todas las importaciones como ya se señaló anteriormente.

En raras ocasiones se utilizan los servicios de algún transportista cuando los bienes llegan por avión y la Guía Aérea ya contiene las especificaciones correspondientes.

Tratándose de Importaciones que se realicen a bordo de camiones, siendo en su gran mayoría, provenientes de los -- Estados Unidos a cualquier Frontera de la República Mexicana y de ahí a su lugar de destino, si los bienes llegan con daños, en este punto es necesario que se solicite la presencia del Inspector de Averías de la Compañía de Seguros con el objeto de que certifique los daños (Cláusula 15a., de las Condiciones Generales de la Póliza), es necesario que se presenten los siguientes documentos:

- A) Factura Comercial
- B) Talón del Flete del País Exportador (Si lo hubiere) (De la Bodega del Proveedor a la Frontera con México)
- C) Pedimento de Importación
- D) Cuenta de Gastos y Derechos Aduanales
- E) Talón de Embarque Mexicano (Del Recinto Fiscal a su lugar de Destino)
- F) Carta de Reclamación al Transportista.

Si durante el trayecto sufriera el camión transportista una volcadura o cualquier riesgo estipulado en la Cláusula 6a., de las Condiciones antes mencionadas, ante estas eventualidades es necesario que cualquier autoridad legal, donde haya ocurrido el siniestro, debiendo solicitar el documento que avale los daños.

En estas Importaciones no existe Certificado de

Descarga ni Constancia de Faltante Definitivo si existen faltantes a la llegada de los bienes en la Frontera o en los Recintos Fiscales, por lo que la pérdida en algunas ocasiones es detectada a la fecha de la liberación de las mercancías o en último de los casos hasta la bodega del asegurado.

A continuación determinaremos algunas de las pérdidas que suceden con regularidad.

Primeramente diremos que la póliza que ampara este embarque fue contratada en dólares, liquidando la prima el asegurado en esta moneda y la pérdida será pagada en la misma.

PRIMER EJEMPLO:

Suma asegurada \$ 7000.00 USCY.

Tipo de cambio del pedimento de importación N°77623 por \$ 177.25 por dólar.

Valor de la factura N°31887/M-282 F.O.B.	\$ 5,539.93 USCY
Valor del flete marítimo (puede ser - - camión, avión, etc.)	<u>\$ 138.47 USCY</u>
Valor total de la factura C.I.F. Houston	\$ 5,678.40 USCY
Valor flete Houston Nuevo Laredo Tamps.	<u>\$ 50.00 USCY</u>
Valor de los bienes a la llegada al recinto fiscal en Nuevo Laredo, Tamps.	\$ 5,728.40 USCY

(+) Impuestos arancelarios del 10% de tasa Ad-Valorem, cabe señalar que no todas las mercancías tienen el mismo impuesto ya que depende de las características de las mismas. Va-

lor normal \$ 982,007.99 más otros gastos

haciendo el valor comercial \$ 1029,620.00-

X 10% = \$ 102,962 ÷ \$ 177.25 = \$ 580.89 USCY

(+) Otras tasas arancelarias que hacen un importe total de \$ 30,929.00 ÷ - -

\$ 177.25. (El I.V.A. por la cantidad de - \$ 174.49 USCY

\$ 174,212.00 M.N.) no corresponde su liquidación ya que es un impuesto que no puede ser trasladado por la Compañía de Seguros.

(+) Flete terrestre N° 938514 de - - transportes de Nuevo Laredo, S. A. de C. V.

por un importe de \$ 3472.45 ÷ \$ 177.25 \$ 19.59 USCY

(+) Otros gastos que aparecen en la - cuenta de gastos del Agente Aduanal N° - -

B-7523 A.M. por un total de \$ 17,154.67 ÷

\$ 177.25 \$ 94.78 USCY

Valor total de las mercancías al destino final.

\$ 6598.15 USCY

Comercial Electromex presenta la reclamación a su Compañía de Seguros por medio de su agente y en la cual reclama el faltante de 6 piezas del modelo N°2803.

La pérdida se debe liquidar de la siguiente manera:

Faltante de 6 piezas al destino final c/pza. a \$ 28.80 X 6 =
\$ 172.80 USCY

Como esta mercancía pagó todos los gastos y derechos arancelarios con fletes, se tendrá que liquidar de una manera proporcional.

\$ 172.80 X \$ 6598.15 = \$ 203,82 USCY
\$ 5539.93

En el caso de que la póliza tuviera un deducible del 1% sobre el valor total del embarque, se calcularía de la siguiente manera:

Valor total del embarque	\$ 6598.15 X 0.01 =	\$ 65.98 USCY
La pérdida neta es de.		\$ 203.82 USCY
y el deducible.		<u>\$ 65.98 USCY</u>
Pérdida real		\$ 137.84 USCY

SEGUNDO EJEMPLO

Si el deducible es del 3% Bulto por bulto, es indispensable que en estos casos el asegurado proporcione una lista de empaque donde se especifique qué es lo que contiene cada caja, bulto, etc.

En este ejemplo consideramos lo siguiente:

De la caja N°1 a la N°5 cada una contiene 20 piezas del modelo N°2607 Volt-Amperímetro haciendo un total de 100 piezas.

De la caja N°6 a la N° 8 cada caja contiene 30 piezas del modelo N°2803 siendo un total de 90 piezas.

De la caja N° 9 contiene 28 piezas del modelo N° 2803.

Supongamos que resultan faltantes o averiadas 6 piezas del modelo N°2607 en dos cajas, tres por cada una y 8 piezas del modelo N° 2803 en una caja.

Los precios que tomamos son los mismos del ejemplo anterior.

Suma asegurada	\$ 7,000.00	USCY
Valor total del embarque	\$ 6,598.15	USCY
Valor factura	\$ 5,539.93	USCY

Faltante o averiado de la pérdida.

6 pzas. Mod. N°2607 c/pza. a \$ 22.80		
X 6 =	\$ 136.80	USCY
8 Pzas. Mod. N°2803 c/pza. a \$ 28.80		
X 8 =	\$ 230.40	USCY
	\$ 367.20	USCY
<u>\$ 367.20 X \$ 6598.15 = PERDIDA NETA =</u>	\$ 437.34	USCY
\$ 5,539.93		

Deducible 3% bulto por bulto:

Mod. N°2607 dos cajas dañadas conteniendo cada una 20 X 2 = 40 X

22.80 = \$ 912.00

Del Mod. N°2803 resultó dañada la caja N°9 conteniendo 28 piezas

X 28.80 = \$ 806.40

Total \$1,718.40

\$ 1718.40 X \$ 6,598.15 = \$ 2,046.64

\$ 5,539.93

Deducible \$ 2,046.64 X .03 = \$ 61.40 USCY

Pérdida neta \$ 437.34 USCY

Deducible \$ 61.40 USCY

PERDIDA REAL \$ 375.94 USCY

TERCER EJEMPLO.

Otra de las situaciones más comunes que se presentan es cuando existen faltantes parciales o de bulto por entero a la descarga del vapor.

Valor factura N°31887/M-282 por un importe

de \$ 5,539.93 USCY

Valor flete marítimo \$ 138.47 USCY

Valor de las mercancías a la descarga del vapor (C.I. F.)	\$ 5,678.40	USCY
<u>Valor total del embarque</u>	\$ 6,598.15	USCY

6 pzas. faltantes Mod. N°2607 a \$ 22.80 c/u	136.80	USCY
Faltante del bulto N°1 conteniendo 20 pzas. a \$ 22.80 X 20 =	\$ <u>456.00</u>	USCY
	\$ 592.80	USCY

<u>\$ 592.80 X \$ 5678.40=</u> Pérdida neta	\$ 607.61	USCY
\$ 5539.93		

No se considera el valor total del embarque para el cálculo de la pérdida ya que estas mercancías no pagaron gastos, impuestos ni derechos de importación, únicamente el flete marítimo el cual se - está considerando proporcionalmente.

En caso de deducible de 1% sobre el valor total del embarque - este se considera sobre el importe total de los bienes a la bodega o destino final especificando en la póliza, dicho deducible sería de \$ 6598.15 X .01 = \$ 65.98 descontado de la pérdida neta resulta una indemnización de \$ 541.63.

En caso que el deducible fuera del 3% bulto por bulto, este se considera sobre el valor total de los bultos más los gastos que hayan efectuado estos a la descarga del vapor.

Resultó afectada la caja N°2 con 6 pzas.

faltantes conteniendo esta caja un total de -

20 pzas. c/u a \$ 22.80 X 20 = \$ 456.00

Faltó la caja N°1 con un total de 20 -

pzas. a \$ 22.80 c/u = \$ 456.00

\$ 912.00

\$ 912 X 5,678.40 =

\$ 934.80

\$ 5,539.93

\$ 934.80 X .03 = 28.04 que descontado del valor de la pérdida sería el importe total a liquidarse de \$ 597.57.

Cuando la póliza sea contratada en Moneda Nacional la pérdida se liquidará en esta misma moneda.

El tipo de cambio que se utiliza para la liquidación de la reclamación es el que está especificado en el pedimento de Importación, sin embargo cabe señalar que este es utilizado únicamente por la aduana para calcular los impuestos.

En el caso de que el asegurado haya comprado dólares libres al Banco para poder liquidar la factura de Importación de los bienes que adquirió en dólares, tendrá que comprobar a que tipo de cambio compro esos dólares con el objeto de que le sea pagado el siniestro a ese tipo de cambio únicamente por la compra en esa moneda extranjera, referente a los impuestos y derechos de importación y otros gastos que se realicen en Territorio Nacional son liquidados por el asegurado en Moneda Nacional.

En el caso que por el tipo de cambio se vea incrementado el valor total del embarque, y la suma asegurada sea inferior a este, la reclamación se liquidará de una manera proporcional, en caso de pérdidas parciales o el monto de la suma asegurada en caso de pérdidas totales.

**3.3.2. FORMATOS DE DOCUMENTACION NECESARIA PARA RECLAMACIONES
POR DAÑOS A LAS MERCANCIAS EN IMPORTACIONES.**

IMPORTACION

DAIICHI SHOJI CO., LTD.

FACTURA COMERCIAL

CENTRAL P. O. BOX 1514
 TOKIO 100-91 JAPON
 1-4-10, Nishi-Shinjushi, Minato-ku
 Tokio, Japon

No. 31887/K-282 TOKIO el día 9 de Julio de 1984

Factura de Nueve (9) Cartones de Articulos Electricos
 Embarcado por "BARREN PRIAM" desde Yokohama, Japon a Houston, U.S.A.
 que zarpara el dia 20 de Julio de 1984
 a COMERCIAL ELECTROMEX, S.A.
 Mexico 1, D.F., Mexico

Certificado de Banco No.

Marcas y Nos.	Descripción de Articulos	Cantidad	Precio Unitario	Suma
C.U.S.A. 32316/CO MEXICO D.F. VIA HOUSTON MADE IN JAPAN C/No. 1 - 9	<u>ARTICULOS ELECTRICOS</u>			
	Pedido No. 242 del 12 de Enero de 1984 Confirmacion No. 32316/CO del 25 de Enero de 1984			
	1. 2607 Volt-Amperimetro tipo pinza	100 pzs.	US\$22.80	US\$2,280.00
	2. 2803 Volt-Amperimetro tipo pinza	118 pzs.	\$26.80	\$3,159.40
	TOTAL: C.A.F. Houston	218 pzs.		US\$5,439.40
	"País de origen: Japon" Peso Bruto: 173 kilos Peso Neto : 114.8 kilos Medida: 0.798 M3		F.O.B. Valor US\$5,539.83 Flete Maritimo US\$139.27	US\$5,679.10
			C.A.F. Houston	US\$5,679.10
			L. I. SHOJI CO., LTD.  MEXICO	

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MARITIMO

ALPHA SHIPPING CO., LTD.

Shipper _____



B/L No.

YWB-24

TOKO LINE

TOKO KAIUN KAISHA, LTD.

BILL OF LADING

Consignee _____

Notify Party _____

SHIPPED on board the ship herein named, by the shipper herein named the goods or packages said to contain goods hereinafter mentioned, in apparent good order and condition (as defined below), unless otherwise mentioned in this bill of lading, to be transported subject to all the terms of this bill of lading with liberty to proceed via any port or ports within the scope of the voyage described herein, to the port of discharge, or as near thereto as the ship can safely get and leave, always afloat at all stages and conditions of water and weather, and there to be delivered or transhipped on payment of the charges thereon to Toko Kaiun Kaisha, Ltd.

It is agreed that the custody and carriage of the goods are subject to all of the terms of this bill of lading (including those on the reverse side) which shall govern the relations between the shipper, consignee, and the Carrier, in every contingency, wherever and whenever occurring, and also in the event of deviation, or of unseaworthiness of the ship at the time of loading or inception of the voyage or subsequently. None of the terms of this bill of lading shall be deemed to have been waived by the Carrier unless by express agreement signed by a duly authorized agent of the Carrier.

Load vessel _____ From _____

Ocean vessel _____ Port of loading _____

Port of discharge _____ For transshipment to _____

Final destination (for the shipper's reference only) _____

Particulars furnished by shipper

Mark and Numbers	No. of packages or units	Kind of packages, description of goods	Gross weight	Measurement

Total number of packages or units _____

Liability is limited to \$ 500 per package as provided in Para 17 unless declared value is inserted hereon:

Freight and charges	Revenue tons	Note	per	Prepaid	Collect

DATE of

FOR THE MASTER

IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING, the shipper, consignee and owner of the goods and the holder of this bill of lading expressly accept and agree to all its stipulations, exceptions, and terms, whether written, typed, stamped, or printed on the face or back hereof or incorporated by reference herein, any local customs or privileges to the contrary notwithstanding.

THE TERM "APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION" WHEN USED IN THIS BILL OF LADING WITH REFERENCE TO IRON, STEEL OR METAL PRODUCTS DOES NOT MEAN THAT THE GOODS, WHEN RECEIVED, WERE FREE OF VISIBLE RUST OR MOISTURE. IF THE SHIPPER SO REQUESTS, A SUBSTITUTED BILL OF LADING WILL BE ISSUED OMITTING THE ABOVE WORDS AND SETTING FORTH ANY OBSERVATIONS AS TO RUST OR MOISTURE

CERTIFICADO DE AVERIAS LLOYD'S

Should any of the information called for in this report not be available, the reason for the omission should be stated



Si no fuera posible facilitar alguna de la información que requiere en el presente certificado, ha de hacerse constar la razón de su omisión

STANDARD FORM OF SURVEY REPORT (GOODS) for use by LLOYD'S AGENTS and SUB-AGENTS only

This report is issued for use in connection with the claim against the parties responsible, but does not imply that the loss is recoverable from Underwriters. This must depend upon the terms of the Policy of Insurance.

MODELO GENERAL DE CERTIFICADO DE AVERIAS (MERCANCIAS) para uso exclusivo de los AGENTES y SUB-AGENTES de LLOYD'S

Este certificado se extiende para su uso con respecto a los reclamos contra las partes responsables, pero no implica que el monto sea recuperable de los Aseguradores. Etc depende de las condiciones estipuladas en la Póliza de Seguro.

<p>1.-(a) Name of Consignee of goods specified in annexed Schedule. Nombre del Receptor de las mercancías especificadas en la anexa Relación de Daños y Faltas</p> <p>(b) Name of Applicant for survey Nombre del solicitante de la inspección</p> <p>(c) If goods transhipped, name(s) of original carrying vessel(s) and of shipment port(s) Si las mercancías fueron transbordadas, nombre(s) del buque(s) original(es) y puerto(s) de transbordo</p> <p>(d) Name of vessel from which goods discharged Nombre del buque del cual las mercancías fueron descargadas</p> <p>(e) Port at which goods discharged Puerto de descarga de las mercancías</p> <p>(f) Date of Arrival of vessel at port of discharge Fecha de llegada del buque al puerto de descarga</p> <p>(g) If landed by lighter, date of discharge into lighters Si descargadas a gabarras, fecha de descarga a las mismas</p> <p>(h) Date goods landed at port of discharge Fecha de descarga de las mercancías al muelle</p> <p>(i) State reason for delay, if any, in lighter Causa de la demora de estancia en gabarra, si hubo</p>	<p>1.-(a)</p> <p>(b)</p> <p>(c)</p> <p>(d)</p> <p>(e)</p> <p>(f)</p> <p>(g)</p> <p>(h)</p> <p>(i)</p>
<p>2.-(a) Was a clean receipt given to vessel on discharge? ¿Fue dado al buque, a la descarga, un recibo limpio?</p> <p>(b) If not, then state exceptions noted on receipt Si no, indíquese las reservas que se han hecho constar en el recibo</p> <p>(c) Was a clean receipt given to lighter on landing? ¿Fue dado a la gabarra, a la descarga, un recibo limpio?</p> <p>(d) If not, then state exceptions noted on receipt Si no, indíquese las reservas que se han hecho constar en el recibo</p>	<p>2.-(a)</p> <p>(b)</p> <p>(c)</p> <p>(d)</p>
<p>3.-(a) Date of receipt of goods by Customs Fecha de entrada de las mercancías en la Aduana</p> <p>(b) Condition of goods at that time—state exceptions noted by Customs Estado de las mercancías en aquella fecha—hágase constar las reservas registradas por la Aduana</p> <p>(c) Date of delivery of goods from Customs Fecha de entrega de las mercancías por la Aduana</p> <p>(d) Condition of goods at that time—state exceptions noted on receipt Estado de las mercancías en aquella fecha—hágase constar las reservas observadas al recibo de las mismas</p>	<p>3.-(a)</p> <p>(b)</p> <p>(c)</p> <p>(d)</p>
<p>4.-(a) Date of delivery to place where survey held Fecha de entrega en el lugar donde se efectuó la inspección</p> <p>(b) Delay, if any, in taking delivery stated by Consignee to be due to Demora, si hubo, en hacerse cargo de la mercancía, fue, según manifiesta el Receptor, debido a</p>	<p>4.-(a)</p> <p>(b)</p>

<p>5.-(a) External condition of packages when delivered to place where survey held, as reported by Consignee Estado exterior de los bultos, según manifiesta el Receptor, a tiempo de su llegada al lugar donde se efectuó la inspección</p> <p>(b) Was a clean receipt given at the time of delivery? If not, state exceptions noted on receipt (Fue dado un recibo limpio a tiempo de la entrega? Si no, indíquese las reservas anotadas en el recibo)</p> <p>(c) External condition of packages at time of survey Estado exterior de los bultos a tiempo de la inspección</p>	<p>5.-(a)</p> <p>(b)</p> <p>(c)</p>
<p>6.- Date of application for survey Fecha en que se solicita la inspección</p>	<p>6.-</p>
<p>7.-(a) Delay, if any, in applying for survey due to Demora, si hubo, en solicitar la inspección fue debido a</p> <p>(b) If survey not held in Consignee's premises, state Consignee's reason for not taking delivery Si la inspección no se efectuó en el edificio o almacén del Receptor, dígame la causa por la que éste no se hizo cargo de la mercancía</p>	<p>7.-(a)</p> <p>(b)</p>
<p>8.- Date and place of survey (State, for example, if in Customs, Custom House warehouse, Consignee's warehouse or on quay. If not at port of discharge, state name of place where surveyed). Fecha y lugar de la inspección (Dígase, por ejemplo, si en Aduana, Almacenes de la Aduana, almacén del Receptor o sobre muelle. Si no se efectuó en el puerto de descarga, dígame el nombre del lugar en que se inspeccionaron).</p>	<p>8.-</p>
<p>9.-(a) Nature of exterior and interior packing (Describe in detail) Naturaleza del exterior e interior del envase (Describase con detalle).</p> <p>(b) New or second hand? (Nuevo o de segunda mano?)</p> <p>(c) Whether customary? (Es el usual?)</p>	<p>9.-(a)</p> <p>(b)</p> <p>(c)</p>
<p>10.-(a) Description of loss/damage Descripción de la pérdida/daño</p> <p>(b) Cause, after examination, attributed by the Surveyor to (The Surveyor should state, if possible, the circumstances in which loss/damage above referred to occurred). La causa, después de la inspección, es atribuida por el Perito a (El Perito ha de manifestar, si es posible, las circunstancias en que se produjo la pérdida/daño antes mencionada).</p>	<p>10.-(a)</p> <p>(b)</p>
<p>11.- Is Lloyd's Agent aware of any casualty suffered by the carrying vessel to which the loss/damage found might be attributable? If so, brief details should be given (¿Tiene conocimiento el Agente de Lloyd's de algún accidente ocurrido al buque transportador al cual pueda atribuirse la pérdida/daño hallado?) Caso afirmativo han de darse breves detalles</p>	<p>11.-</p>
<p>12.- Has the shipping invoice been inspected? (¿Ha sido examinada la factura de embarque?)</p>	<p>12.-</p>
<p>13.- On the date of compromise or sale, the arrived sound market value of the damaged goods amounted to (State whether Duty Paid or in Bond) El valor en plaza, en buen estado, de las mercancías averiadas en la fecha de su cesación o venta acordada (Dígase si con Derechos pagados o no).</p>	<p>13.-</p>
<p>14.- In the interest of all parties concerned, the damage has been assessed by way of compromise, and an allowance on arrived sound market value has been agreed amounting to En interés de todas las partes concernientes el daño ha sido fijado por vía de acuerdo, conviniéndose en una bonificación sobre el valor en estado sano que asciende a</p>	<p>14.-</p>
<p>15.- No compromise being agreed with Consignee, the damaged goods were with our approval sold by public sale or private tender for account of Consignee. The proceeds, as per attached account sheet, amounted to (If for any reason the proceeds have not been taken over by the Consignee, Lloyd's Agent should explain why). No habiéndose llegado a un acuerdo con el Receptor, las mercancías averiadas fueron vendidas, con nuestra aprobación, en pública subasta o por cuenta del Receptor. El producto, según se indica en el estado de cuenta adjunta, ascendió a</p>	<p>15.-</p>

15. - Duques present in the goods in sound state are
 Los artículos que se encuentran en perfecto estado por la mercancía en estado sano

17. - In view of loss or damage has Consignee applied for a rebate of duty? If so, with what result?
 (Ha solicitado el Receptor rebaja de los derechos a consecuencia de la falta o daño? ¿Caso afirmativo, con qué resultado?)

18. - (a) Has original/copy bill of lading been inspected?
 (Delete whichever does not apply)
 (Ha sido examinado el original/copia del Conocimiento de Embarques?
 (Escriba lo no aplicable)

(b) What is the reference therein to the condition of the goods?
 ¿Contiene alguna reserva con respecto al estado de las mercancías?

19. - (a) Has Consignee given notice of loss/damage to or made claim against Steamship, Railway, other Carriers or Bailles?
 (Ha dado cuenta el Receptor de la falta/daño al Buque, Ferrocarril u otros Transportistas o Responsables de custodia, o formulado alguna reclamación contra ellos?)

(b) If not, what does Consignee give as reason?
 (Si no, ¿qué razón da el Receptor por no haberlo hecho?)

If notice given or claim made state:
 Si ha dado cuenta o formulado reclamación, dígame:

(c) Date on which Consignee states goods delivered into his custody
 Fecha en que el Receptor manifiesta la fueron entregadas las mercancías a su custodia

(d) Date on which Consignee gave notice of loss/damage or made claim and to whom addressed
 Fecha en que el Receptor dio cuenta de la falta/daño o formuló reclamación y a quién le dirigió

(e) Summary of reply, if any, received
 (Correspondence with Carriers/Bailles to be attached if available)
 Resumen de la respuesta recibida, si alguna
 (Se adjuntará, si disponible, la correspondencia cruzada con el Transportador/Responsable de Custodia)

(f) Was a survey by Carriers/Bailles and Consignee held? If so, on what date and where?
 ¿Fue hecha a cabo una inspección por el Transportador/Responsable de Custodia y el Receptor? ¿Caso afirmativo, en qué fecha y lugar?

20. - Sterling rate of exchange on date of sale or agreement as to loss was
 El cambio de la libra esterlina en la fecha de la venta o acuerdo respecto a la pérdida era

21. - Name of Surveyor appointed by Lloyd's Agent
 (If Surveyor is a member of Lloyd's Agent's staff, this fact should be mentioned)
 Nombre del Perito designado por el Agente de Lloyd's
 Si el Perito es un miembro del personal del Agente de Lloyd's deberá hacerse constar

16. -

17. -

18. - (a)

(b)

19. - (a)

(b)

(c)

(d)

(e)

(f)

20. -

21. -

22. -

22. - Further remarks:
 NOTE: If there has been any delay in holding survey or in issuing report the reasons must be stated.
 Observaciones:
 NOTA: Si ha habido alguna demora en llevar a cabo el reconocimiento o en la extensión del Certificado, deberá hacerse constar el motivo

Signature of Surveyor/Firma del Perito

Certified correct and approved, and issued without prejudice, and subject to the terms, conditions and amount of the Policy of Insurance.
 Certificamos y aprobamos este documento como fidedigno, siendo extendido sin prejuicio responsabilidad, y sujeto a los términos, condiciones y suma garantizada por la Póliza de Seguro.

(Place/ Lugar) **Santiago, Chile** (date/fecha)

The following fees have been paid by Consignee:
 Los siguientes honorarios y gastos nos han sido satisfechos por el Receptor:
 Agency Fee/Derechos de Agencia
 Adm. Charge/Gastos Adm.
 Expenses/Gastos
 Tax/Impuesto
 Surveyor's Fee/Honorarios del Perito

Total/Total

CUENTA DE GASTOS DEL AGENTE ADUANAL

OFICINA PRINCIPAL
ARTEAGA 125 NVO. LAREDO
TAMPS, MEXCO
TELS. 211-34 Y 221-41

PATENTE ADUANAL No. 403 REG. LOCAL 88
EXPLOIDA A FAVOR DE NUESTRO SOCIO SR. LUIS MORENO GONZALEZ
101 MARCELLA FILADELFA 124 DISP. 291/502 DENITO JUAREZ 53
LAREDO TEXAS U.S.A. COL. NAPOLES VERACRUZ, VER.
MEXICO, D. F. 91810
TELS 427-19-09, 447-19-31
EDIFICIO MANPER DISP. 6
ACAPULCO, GRO.

FIG. REG. No. AAM...
Cuenta de Gastos No. 11-750...
Fecha SEPTIEMBRE 19 1964.
Referencia L.F. 1160F
P.F. No. 336/74
Tañón 936514
Pedimento No. 77623
Tramitado por el Agente Aduanal
SR. LUIS MORENO GONZALEZ
Ante la Aduana de NVO. LAREDO TAMPS.

A cargo de COMERCIAL ELECTROMEX, S.A.
Por 9 Paño(s) conteniendo VOLTRIPERJICTROS TIPO PIZZA con 173 Kilos
Recibido(s) de DAI ICHI SHOJI CO. LTD.
Y Embarcado por TRANSPORTES NVO. LAREDO
A la Consignación de INTERESAOS

IMPORTAR Y RECONVENIR POR MULTAS OCASIONADAS POR FALTA DE PAGAR LAS FACTURAS COMERCIALES Y DE PEDIDO PERDIDAS FINANCIERAS O TOTALES ROBO
 TODAS LAS NERVIAS FALANTES O DAS DE LOS QUE SE DEBE DE CONVENIR ASIGURAR LAS
 MERCANCIAS CON INSTRUCCIONES PREVIAS DE LOS ASEGURADOS EN CADA CASO.

CONCEPTOS	PARCIALES M. N.	TOTALES M. N.
110.-Fletes Hasta <u>MEXICO, D.F.</u>		3,472.45
110.-Demoras o Almacenaje		
110.-15% IVA Sobre Almacenaje		
110.-Cuenta No. de _____ por US \$		
110.-Derechos Aduanales Según Pedimento Adjunto	133,091.00	
110.-15% IVA Según Pedimento Adjunto	174,212.00	308,103.00
110.-Prima		
110.-Maniobras de Esquiladores		209.34
110.-15% IVA Sobre Maniobras		
110.-Fumigación		200.00
110.-Documentación Aduanal		
SUMAS, DERECHOS Y GASTOS		311,993.75
Liquidación de Honorarios		
Valor Base para Impuestos \$ <u>1,009,620.03</u>		
Derechos y Gastos en M. N. \$ <u>311,993.75</u>		
finanzas y subsidios \$		
400.-Honorarios al <u>1.4%</u> Sobre \$ <u>1,341,603.78</u>	6,037.22	6,037.22
400.-		
401.-Servicios Complementarios		8,524.01
226.-15% I.V.A Sobre \$ <u>14,542.03</u> por Honorarios y Serv. Complementarios		2,181.30
Importe total de la cuenta		320,739.12
Menos su entrega para gastos		312,500.00
Saldo a <u>SINIESTRO</u> Favor S.E.U.O.		16,239.12

AGENCIA ADUANAL MORENO, S. C.

GUIA AEREA

025-2176
SP-672/16

AIR WAYBILL
FOR CARGO SERVICE



UAC-FAS-625689

United Air Cargo Consolidators, Inc.
OFFICE OF **FUJIO AIR CARGO SERVICE**

JAPAN

SUBJECT OF CARGO **CLASS OF CARGO**

BY AIR		BY SEA		BY AIR		BY SEA	
TO	BY	TO	BY	TO	BY	TO	BY

SHIPPER'S NAME AND ADDRESS

ATTENTION: PHONE:

consignee's name and address

ATTENTION: PHONE:

SHIPPER'S NAME AND ADDRESS

ATTENTION: **BYG3** PHONE:

Signature of Shipper
J. Tanaka

Signature of Consignee

ISSUING OFFICE'S NAME AND CITY

DATE OF ISSUE

SHIPPER'S TARIFF CODE
163-1264-002/4

| EXEMPT FROM PAYMENT |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> |

NO. OF PARCELS	ACTUAL GROSS WEIGHT	NET WT.	CLASS	COMMENTS ITEM NO.	EXEMPT FROM PAYMENT	RATE	WEIGHT CHARGE	NO. AND QUANTITY OF PARCELS OR WEIGHTS OF PARCELS

SPECIAL RATE INFORMATION (INCLUDES MARKS, DIMENSIONS AND DETAILS OF PACKING)

PAID	EXEMPT FROM PAYMENT						
-------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------

OTHER CHARGES (EXCEPT WEIGHT CHARGE AND VALUATION CHARGE)

PAID	EXEMPT FROM PAYMENT						
-------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------

PRINTED IN JAPAN

銀行提出用

No. 3 - ORIGINAL - FOR THE SHIPPER

UAC-FAS-625689

Sin lugar a duda una de las fuentes de ingreso de un país son las exportaciones en menor o mayor escala dependiendo de factores - económicos, políticos, industriales, etc.

Actualmente la situación económica por la que atraviesa el --- país ha hecho que se tome una conciencia más realista al buscar nuevos compradores e incrementar las ventas de artículos que se fabrican en el país hacia el exterior. Buscando con esto que nuestros -- productos vayan teniendo competitividad en el mercado y no dependan de un solo comprador.

Sin embargo, los artículos que se fabrican y distribuyen en el país así como la compra y venta al extranjero de éstos estarán ex-- puestos a riesgos.

A continuación analizaremos una exportación que se realizó de Monterrey, Nuevo León a Tegucigalpa, Honduras, sufriendo daños du-- rante su transporte, así como la documentación fundamental que necesita recabar el agente de Seguros cuando a alguno de sus asegurados le ocurra un siniestro; en este tipo de embarque cabe señalar que - los riesgos quedan sujetos a las condiciones generales y especiales de la póliza.

La Compañía Exportadores, S.A., la cual se encuentra ubicada en el estado de Nuevo León, realizó una exportación a Tegucigalpa, Honduras.

Esta venta se hizo a la Empresa Importadores Mayoristas, S.A., en el mes de Febrero de 1983, sobre un embarque de vajillas amparadas por la factura No. 1036, con un importe de ---- \$12,603,84 USCY bajo la cotización C.I.F. vía Tecun Uman, Guatemala cuyo monto en moneda Nacional es por \$ 1'680,722.06 al tipo de cambio oficial de Febrero de 1983 de 133.35 Controlado, y especificando además peso y características de la carga.

El embarque se realizó a bordo de ferrocarril, de Monterrey, Nuevo León a Cd. Hidalgo, Chiapas; supongamos que en este trayecto sucede un descarrilamiento del tren para lo cual es necesario que se levante un acta del accidente por las autoridades competentes cercanas al lugar donde ocurrió el percance.

Posteriormente la mercancía es desembarcada en Cd. Hidalgo, Chiapas, en los recintos fiscales de esta Ciudad donde se elabora el pedimento de exportación que contiene los mismos datos señalados para la importación, excepto que la exportación está exenta de impuestos; después es transportada por vía terrestre -- hasta la aduana de Honduras. Aquí es preciso señalar que el agente de seguros le informe al asegurado el tiempo que pueden permanecer los bienes en aduanas, recintos fiscales, bodegas, etc., durante el trayecto del viaje para que este a su vez le informe al consig-

natario de los bienes.

Cuando los bienes viajan a bordo de camiones es indispensable que en este tipo de eventualidades se levante el parte de accidentes de tránsito por la Policía Federal de Caminos o por las autoridades correspondientes. (Analizadas en los embarques nacionales).

En el caso de que los bienes lleguen al destinatario en malas condiciones o con faltantes, es necesario que solicite la presencia del representante de Lloyd's o de la Underwriters de Nueva York, y a falta de estos cualquier persona que represente la autoridad en el lugar del daño de acuerdo a lo establecido en la cláusula 15a. inciso "C" de las condiciones generales de la póliza.

Los gastos y honorarios que se originen por la presencia del inspector de alguno de los representantes que se indican en el párrafo anterior corren por cuenta de la Compañía de Seguros, proceda o no la reclamación. El pago de estos honorarios se liquidarán al tipo de cambio de la fecha en que fueron pagados por el consignatario, siempre y cuando la póliza esté en moneda nacional, y en el caso de que esté en dólares será liquidada en la misma moneda.

Las exportaciones también se pueden llevar a cabo por medio de barcos y aviones estando expuestas las mercancías a muchos riesgos durante su transporte soliendo ser los -- más usuales los que se analizaron anteriormente.

En el ejemplo que estamos analizando, llegaron las mercancías al consignatario con 95 cajas de vajilla turquesa-faltantes de acuerdo a lo especificado en el certificado de averías N° T-11-84 levantada por la American Institute-of Marine Underwriters.

Supongamos que en este ejemplo la mercancía se aseguro en moneda nacional, por lo que la Compañía de Seguros liquidará la pérdida en esa misma moneda como sigue:

Suma asegurada	\$ 1'680,722.06	M.N.
Valor Factura Libre a Bordo		
Planta (L.A.B.) ó (F.O.B.)	\$ 1'473,740.20	M.N.
Valor de los fletes	\$ 146,769.01	M.N.
Valor del Seguro	\$ 32,676.10	M.N.
Otros gastos	\$ 27,336.75	M.N.
Valor C.I.F. Tecun Uman Guatemala	\$ 1'680,722.06	M.N.

siendo el monto total de los bienes puestos en esta Ciudad.

Los demás gastos, de esa localidad hasta la bodega del destinatario serán liquidados por este último.

El faltante de la mercancía es de:

95 cajas Vajilla turquesa N° 2231/30, con un precio de---
\$ 700.3008 M.N. Cada caja de acuerdo a lo establecido en-
la factura N° 1036, con un valor total de: \$ 66,528.58 --
M.N.

En el caso de que tuviese un deducible del 1% sobre-
el valor total del embarque se determinaría como sigue:

$$\text{\$ } 1'680,722.06 \text{ M.N. } \times .01 = \text{\$ } 16,807.221$$

Pero si el deducible fuese del 3% bulto por bulto --
sería como sigue:

95 cajas faltantes a \$ 700.3008 cada una, por 95
sería:

$$\text{\$ } 66,528.58 \text{ M.N. } \times .03 = \text{\$ } 1995.86 \text{ M.N.}$$

Estas dos formas de deducible son las más frecuentes
que se manejan, sin embargo pueden variar en cuanto al --
porcentaje. Los deducibles serán descontados de la pérdi-
da:

$$\begin{aligned} \text{Pérdida } &\text{\$ } 66,528.58 \text{ M.N. menos } \text{\$ } 16807.22 \text{ M.N. } = \\ &\text{\$ } 49,721.36 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Pérdida } &\text{\$ } 66,528.58 \text{ M.N. menos } \text{\$ } 1995.86 \text{ M.N. } = \\ &\text{\$ } 64,532.72 \end{aligned}$$

Referente al certificado de averías, la inspección debe ser solicitada en un término de cuatro días posteriores a la terminación del viaje.

Los datos más importantes que debe contener el certificado de averías, son los que se especifican en el certificado de --- Lloyd's, el cual tiene que ser llenado por el inspector de esta Compañía.

Los honorarios y gastos que pagó el consignatario fueron de 60 dólares, cantidad que liquidará la Compañía Aseguradora en moneda nacional por haberse realizado el contrato de seguro en esta moneda, al tipo de cambio de \$ 164.70 M.N., por dólar libre en la fecha de expedición del certificado, por lo tanto el importe será de -----
\$ 9,882.00 M.N.

Si la póliza es contratada en dólares, los honorarios y la pérdida en caso de proceder se liquidarán en esa misma moneda.

**3.3.3. FORMATOS DE DOCUMENTACION NECESARIA PARA RECLAMACIONES
POR DAÑOS A LAS MERCANCIAS EN EXPORTACIONES.**

FACTURA DE EXPORTACION

9428
VENDE A: IMPORTADORES MAYORISTAS
 Apartado Postal No. 761

EXPORTACIONES S.A.
 CHICHIMECAS Y NETZAHUALCOYOTL.
 APDO. POSTAL 1100 TELS. 51 43 00 Y 61 21 00
 MONTERREY, N. L., MEXICO

FACTURA No. 1036
 FECHA: 12 de Octubre de 1983

Barrio la Granja Tegucigalpa, Honduras

CONDICIONES: Pago a 120 Días

NUM. PEDIDO		FECHA	CONDUCTO	CARRO	REMITIDO POR F.F.C.C.	FECHA ENVIO	NUM. REMISION							
527			J.L.G.	N DE M - 74326		12/10/83	DEBE:							
NUMERO DE CAJAS	Volumen	PESO NOL.		NOMBRE ARTICULO DECORADO		Articulo No.	EMPAQUE		Cantidad de Pzas.	Precio P. Pza. Dhs.	Importe Total Dhs.	Precio P. Pza. M. n.	C.I.F. Importe Total M. n.	
		NETO	BRUTO				CAJAS	PZAS						
		Mn. 3	Carbon	Articulos	DECLARACION CONSULAR								TTCIN UMAN	
1668	2867		1,010	10,800	Vajilla	Dec. Turquesa-72-1001	2231/30	1,200	1	1,200	525.16	6,301.92	70,030.08	846,361.03
2868	4067		1,010	10,800	Vajilla	Dec. Turquesa-74-1001	2231/30	1,200	1	1,200	525.16	6,301.92	70,030.08	846,361.03
			2,020	21,600					2,400			12,603.84		1,692,722.06
109		Valor C.I.F. TTCIN UMAN		\$	12,603.84	U.S.	1,680,722.06							
		F L E T E			1,100.63		146,769.01							
		S E G U R O			246.54		32,876.10							
		G A S T O S			205.00		27,336.73							
		Valor L.A.B. PLANTA			11,051.67		1,473,740.20							
		Valor Asegurado \$		12,603.84	dhs.									

Para efectos de cancelación de fianza en la importación temporal de Tetraborato de sodio según ped. No. 1171 operación temporal No. 3811 de fecha 24 de Mayo de 1983 salen 8,895 kilos que resulta de aplicar el 25% de peso neto en kilos de la factura No. 1036 del 12 de Octubre de 1983.

Declaramos bajo la gravedad del juramento con la firma puesta al pie de esta declaración que todos y cada uno de los datos expresados en esta factura son exactos y verdaderos y que la suma total declarada es la misma en que fueron vendidas las mercancías.

V // REGIMENIA 12,603.84 AL TIPO OFICIAL DE 133.33 y s 1'680,722.06 M. n.

Comisionary Puerto Miskimil: **Agencia Aduanal Ross Mordant de Cuevas 2a. Calle Oto. No. 2 Cd. Hidalgo, Chis.**
 Importadores Puerto Miskimil: **Importadores Mayoristas Apartado Postal No. 761 Barrio la granja Tegucigalpa Honduras**
 Miskimil: **" DECOMA "**
 Seguro: **Contra Todo Riesgo**
 Procel: **C.I.F. TTCIN UMAN**
 Embajada: **F.F.C.C.**

REG. CAMARA DE INDUSTRIA TRANSFORMACION No. 22
 REG. NCL DE EXPORTADORES E IMPORTADORES No. 2888-004
 REG. FED. DE CALABANTES VCH - 07699 - 08 - 0 - 081
 CEBULA DE EMPAQUEAMIENTO No. 2001

EMPRESA AFILIADA A
NUMERO DE COMERCIO EXTERIOR S. A. C. S. A.
 GOBIERNO DE MEXICO

CERTIFICADO DE AVERIAS EN EXPORTACIONES

PARTICULARS OF DAMAGE

- 22 Lost and or damage to the goods was found as per schedule below which is attributable to:
- (This Certificate must state explicitly the cause of the loss or damage and if possible the place where such damage occurred. It due to goods of the sea, an abstract from the Master's protest should be appended. If due to sea water state what test was made to determine this fact. Should any part of the loss be due to inherent qualities of the goods that fact should be stated.)
- 23 If damaged goods were sold at Public Auction, state proceeds and to whom paid.
- (Attach copy of Account Sales)
- 24 The Duty chargeable on the goods in sound condition was:
- 25 In view of the damage Customs Authorities granted a duty rebate of:
- 26 The ordinary trade loss or allowance on similar goods arriving in sound condition is:

22 No faltantes pueden haber ocurrido durante su tránsito o permanencia en la Aduana, debido posiblemente a malos manejo.

23 No hubo subasta.

24 \$12,042.00 Pago de Derechos este embarque

25 No hubo rebaja.

26

CLAIM AGAINST CARRIER

NOTE:—Claim for this loss must immediately be filed in writing with the carrier. Copy of the claim must be submitted with the Certificate, together with reply thereto, if promptly available. Particular attention must be given to customary 1 day limit on air shipments.

- 27 Did the consignee give a clean receipt to vessel or carrier and or lighter owner? If not, state exceptions.
- 28 If written claim not filed on carrier, state why.
- 29 Was damage jointly surveyed by carrier and consignee?

27 Si, por Aduana como de costumbre.

28 Fue presentado el reclamo.

29 Por Consignatario y Surveyor.

- 30 The rate of exchange on New York on the day of sale or agreement as to the loss is: 1.0004 008 of the Insurance Company and dated October 12, 1954
- 31 Shipment insured under Certificate No. 20004 008 of the Insurance Company and dated October 12, 1954 for the sum of \$ 680,922.08 issued at Monterrey, A.L.
- 32 The charge for Survey and the Certificate paid by the consignee is: \$60.00
- 33 This Certificate is issued without prejudice to the rights of the insurers and is subject to the terms and conditions of the Policy or Contract of Insurance. The acceptance or use of this Certificate for any purpose, by any person, firm or corporation constitutes an agreement that the undersigned, Correspondent, in performing his services acted solely as the agent of the above named person, firm or corporation who requested this Certificate.



ADAN BOZA Y CIA.
[Signature]
Correspondents

Certificate No. I-11-84

Enero 20, 1956

SCHEDULE OF DAMAGE

(Referred To in line 27)

NOTE:—Claims are adjusted by ascertaining the percentage of the depreciation and applying it to the insured value; therefore the Certificate should show either that the damage has been agreed upon at a certain percentage or series of percentages upon the sound value, or the sound and damaged market values should be given, so that the percentage of loss may be established by a comparison thereof. Whenever possible the sound and damaged values should be based on the Duty Paid prices. If all packages are not equally damaged and the loss is not stated as a whole, the extent of depreciation for the sound and damaged market value should be separately given for each package, or series of packages.

NOTE:—If damaged goods were sold at Public Sale attach account sales. (See line 23).

MARKS AND NUMBERS	No. OF PACKAGES	DESCRIPTION OF GOODS FROM INVOICE	INVOICE VALUE	IF SOLD		Percentage OF DAMAGE IF AGREED
				SOUND MARKET VALUE DUTY PAID (If Any)	GROSS PROCEEDS OF SALE	
"IMPORMA" TEGUCIGALPA	95	HONDURAS, C.A.				
Cjs. #1668/4067		Cajas Vajilla Turquesa / No. 2231/30, faltante	35.25 c/			100%
		ULTIMA LINEA.				



REMARKS.—(Use additional pages if necessary).



AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS

CERTIFICATE OF SURVEY OF LOSS OR DAMAGE

N. B.—Please do not leave any part of Certificate blank; if necessary information can not be given, state the reason.

Issued by ADAN BOZA & CIA. at Tegucigalpa, Honduras, C.A.
Survey requested on Noviembre 28, 1983 by Importadores Mayoristas S. de R.L. Tegucigalpa, Honduras
Shipped by Messrs. EXPORTACIONES S.A. "Imporma" of Galeana y Ave. Ruiz Cortines, Monterrey, N.L., Mexico.
Consigned to Messrs. Importadores Mayoristas S. de Tegucigalpa, Honduras, C.A.

DESCRIPTION OF ENTIRE SHIPMENT

- 1 Number of packages and contents. 12,400 Cajas: Vejeilla Turquesa
2 Marks and numbers. 2*IMFORMA*TEGUCIGALPA, HONDURAS, C.A.
3 Date of invoice, value. Factura No. 1036 - 3 Octubre 12, 1983; \$12,603.84 CIF

- Desda Monterrey, N.L., Mexico por Ferro
4 Name of steamer from which goods discharged, and date via Guatemala hasta Tegucigalpa, Honduras
5 If goods transhipped, name of original carrying vessel / air carrier and of transhipping port.
6 Port at which goods discharged.
7 Carrying vessel/air carrier arrived port of discharge on.
8 Date discharged into and from lighter. Note exceptions into and from lighter.
9 Final destination and date of arrival.
10 Was stowage proper?
11 Were goods stowed on deck at any stage while in transit? If so, state particulars.
12 (a) Exceptions, if any, on original B/L or Air Consignment Note.
12 (b) If Air Shipment. (1) Declared value. (2) Insured value. (3) Air Bill/Consignment Note number.

- DETAILS OF CARRIAGE carril a Ciudad Hidalgo, Chiapas, 4 luego Via Tecun Uman, Guatemala terrestre Honduras Via Aduana de Agua Caliente, Ocotepeque, Honduras por medio de "Transportes Marroquin", llegando Aduana Agua Caliente, Honduras con fecha 11/15/83 y a Tegucigalpa, Honduras con fecha 11/28/83.
8 " " " " " " "
9 Tegucigalpa; Noviembre 28, 1983
10 No se sabe.
11 No se sabe.
12 (a) Ninguna.
12 (b) (1) (2) (3)

PARTICULARS OF SURVEY

- 13 Condition of shipment upon discharge from vessel/air carrier.
14 Exceptions noted and by whom.
15 Was adequate protections against theft or damage provided following discharge? If not, explain under "Remarks" and suggest any practical remedies.
16 State external condition and damage to contents or other exceptions taken by Customs.
17 In case of damage, state: (a) date of entry to and from Customs. (b) reason for consignees delay in taking delivery, if any:
18 In case of shortage, state (a) invoiced weight. (b) weight on delivery to and from Customs. (c) weight at time of Survey.
19 Date goods delivered to place where Survey held.
20 Date and exact location of Survey.
21 Delay, if any, in applying for Survey due to.
22 Delay, if any, in holding Survey due to.
23 Delay, if any, in issuing Certificate due to.
24 External conditions at final delivery.
25 Exceptions noted at final delivery.
26 Describe on separate sheet general type of packing as indicated in Instructions of "Packaging Committee" circulated among Correspondents. If loss is attributed to failure of packing, describe fully details of packing and point of failure on separate sheet, using sketch or photo if necessary.

- 13 Aparentemente en buen estado.
14 Aduana no tuvo excepciones.
15 Se supone por Aduana.
16 Sin excepciones.
17 (a) To 11/15/83 From 11/27/83 (b) No hubo demora.
18 (a) 21,600 Kilos (b) To 21,600 Kilos From 21,600 Kg. (c) No se tomo peso.
19 Noviembre 28, 1983
20 Noviembre 28, 1983; Adaga Consignataria
21 No hubo demora.
22 No hubo demora.
23 Demora por falta de documentos.
24 Cartones rotos.
25 Verse "Schedule of Damage".

(over)

1036

TALON DE EMBARQUE

EXPORTACION

45,300 21,300

HM 74326

CO. HIDALGO CHIS.

MONTERREY N.L.

ESC 3 210

EXPORTACIONES S.A.

1997

ROSA MORAUNT DE CUEVAS
CR. CALLE ORIENTE # 2.

LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO
NO SE RESPONSABILIZAN POR LA EXACTITUD
DEL PESO, CANTIDAD O ESTADO DE ESTE
CARRO, CARGADO Y CONTADO POR EL REMI-
TENTE. SELLOS APLICADOS EN SU PRESENCIA

TEQUICUALPA - HONDURAS

ESTE CARRO DEBEYA DESCARGARSE EN
CO. HIDALGO CHIS.

PACADO

1 FURCON CAJAS CONTIENENDO CRISTALERIA
ORIENTE DEL PAIS, NO TALLADA
2.400 SERBANA NI LEMBRILADA SIN RON-
TADURAS DE METAL, CON PLATOS Y
TAZAS.

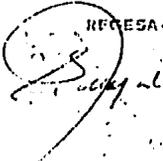
525,506.00	115,626.00	115,626.00
I.V.A.	17,348.90	I.V.A.
	132,269.90	132,269.90

21,000
Kgs.

(CARGO ENTREGADO EN NOVECIENTOS SESENTA Y
NUEVE PESOS 99/100. Kilo.)

FLETE PACAGO

La cantidad de \$ 212,569.00 no ha
sido pagada. Se tomará en cuenta en
nuestra próxima liquidación Semanal,
que efectuaremos el día
13 de octubre 1983
Monterrey, N. L.

RESPESA-TRAFICO


MONTERREY N.L.

13 de Octubre de 1983.

44

CERTIFICADO DE DESCARGA
LOPEZ HERMANOS, S.A.

NTA. REF. / SU REF.
OUR REF / YOUR REF

N/Ref.:
Su Ref.:
Vapor
Llegado
Cto. No.

Estimado(s) señor(es):

En contestación a su atenta carta del . . . de . . . de 19 . . . , le(s) manifestamos que se anotó el (los) siguiente(s) bulto(s) al ser descargado(s) del buque citado arriba.

Marcas y Números	Contenido según declaración del embarcador en el contrato de transporte.	Anotaciones
------------------	--	-------------

En nuestro carácter de consignatarios del buque en este puerto, le(s) informamos a usted(es) lo anterior sin que este informe signifique que la empresa portadora acepta la responsabilidad como consecuencia de (las) anotación (es) que se hizo en contra del (los) bulto(s) de que se trata, y al mismo tiempo dejamos a salvo todos los derechos de la empresa portadora de acuerdo con las condiciones para el transporte establecidos en el contrato respectivo (conocimiento marítimo), firmado en el puerto de embarque entre ella y el embarcador, y los que se deriven de las anotaciones a la carga, cartas de garantía etc., en el puerto de embarque.

Además manifestamos a usted(es) que nosotros no somos parte en el contrato de transporte (conocimiento marítimo), ni somos los armadores, ni los navieros, ni los fletadores del buque, ni efectuamos el transporte del embarque de que se trata.

De usted(es), atentos, seguros servidores y amigos.

LOPEZ HERMANOS, S. A.


C.C.-
C.C.-

NOTA:—De conformidad de las condiciones del contrato de transporte (conocimiento marítimo) la empresa portadora no responde por daños o faltantes parciales o totales por ser los envases exteriormente deficientes o insuficientes. Tampoco responde por faltantes parciales, ni por daños ocultos, en toda clase de bultos. Tampoco responde por mermas en barricas, terrales, cubetas, tamboras, sacos, o envases similares, ni por pérdidas o daños por vicio propio de las mercancías.

CONCLUSIONES

Después de haber señalado la importancia del conocimiento teórico de ciertos elementos y aspectos de la Capacitación de Agentes de Ventas enfocada al -- área de los Seguros, así como también haber llevado a cabo un análisis de -- las Condiciones Generales y Especiales bajo las cuales se rige todo Seguro, y de la documentación que se requiere desde que se contrata la cobertura has_ ta que se realiza el siniestro, y en base a la observación directa del proce- der de los Agentes de Ventas de Seguros en el Ramo de Transporte de Mercan-- cías específicamente, ante casos que se le presentan, nos pudimos percatar - que para cuya resolución de problemas les hace falta conocer mejor las bases- en las que se fundamentan los Seguros en general y particularmente los del - Ramo a que se refiere esta investigación.

Lo anterior fue lo que nos permitió detectar la necesidad de mejorar el desem_ peño de los Agentes de Ventas por medio de la aplicación de un programa de Ca- pacitación teórico-práctico; también es necesario que la Compañía se actualice en cuanto a la preparación y desarrollo de sus Agentes de Ventas, ya que el -- cambio constante de la sociedad implica una evolución en todos sus sectores, y- siendo los Agentes de Ventas quienes permiten a las Compañías Aseguradoras cum- plir con uno de sus objetivos principales que es el de vender protección, es in- dispensable que se les proporcionen las bases para que a la vez que sean buenos- vendedores sean también consultores para los clientes.

RECOMENDACIONES

Creemos que es importante el establecimiento de un programa de capacitación teórico-práctico, realizando un mayor énfasis en este último, con el objeto de que el Agente de Seguros adquiriera un conocimiento más veraz de las condiciones generales y especiales de la póliza, para que no se interpreten de una manera incorrecta.

Para el Agente de Seguros es indispensable que siempre realice una revisión periódica de sus pólizas, con el fin de que éstas estén actualizadas a la realidad de la empresa y a los riesgos que pueden sufrir sus bienes.

El tiempo juega un papel importante dentro de los cursos de capacitación, debido a que en muchas ocasiones no se alcanza a cubrir el programa realmente como debe de ser, ante esta situación sugerimos se tome una medida necesaria para corregir esta anomalía.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, ART. 123 FRACCION XIII, GACETA INFORMATIVA DE LA COMISION FEDERAL ELECTORAL.
2. CURSO PRECONTRACTUAL / INDUCCION. S.A.B. S. A. PAG. 18. CENTRO EDUCACIONAL AMERICA.
3. MANUAL DE COBERTURAS, RAMOS DE DAÑOS. PAG. 35-36 S.A.B. S. A.
4. CONDICIONES GENERALES DE LA POLIZA BASADAS EN LA LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO.
5. CONDICIONES ESPECIALES DE LA POLIZA BASADAS EN LA LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO.
 - 1.bis. REGLAMENTO DE SEGUROS. DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, 24-IX-81.
 - 5.bis. REFORMA AL ARTICULO 71 DE LA LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO. Circular No. S-435 SHyCP. Comisión Nacional Bancaria y de Seguros. 27-I-84.

B I B L I O G R A F I A

1. MANERO REINALDO, CURSO PRECONTRACTUAL DE INDUCCION,
S.A.B.
2. S.A.B., MANUAL DE COBERTURAS,
3. TRUEBA URBINA A., TRUEBA JORGE, LEY FEDERAL DEL TRABAJO DE 1970, REFORMA PROCESAL DE 1980, ED. PORRUA.
4. S.A.B., LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO,