



45
251

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

*"ACCIONES PARA MEJORAR EL FUNCIONAMIENTO
DE LA ADMINISTRACION DE SEGURO MARITIMO
EN LA FLOTA DE PETROLEOS MEXICANOS"*

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
**LICENCIADO EN CIENCIAS POLITICAS
Y ADMINISTRACION PUBLICA**

P R E S E N T A

Rogelio Rafael Estala Estevez

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

MEXICO, D. F.

1997.



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 esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

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

A mis Padres

Con cariño y agradecimiento y
como un pequeño tributo a sus años
de trabajo y dedicación.

A mi adorada compañera Lill

Con el amor que me inspiras y
por tu gran apoyo para continuar
construyendo y mejorando
nuestro camino.

A mis hijos:

Miguel Angel y Lilliana Elizabeth

Con amor y deseo de que sea un
estimulo para que sigan preparandose
con dedicación y emprendan y alcancen
con las herramientas del conocimiento la
buena fe y confianza, la felicidad y el
éxito.

A mis Hermanos
Con agradecimiento por su
confianza y noble esfuerzo.

A la C. Lic. Elena Janneti Dávila:
Por su valiosa orientación, así
como por su amable atención
como asesor de este trabajo.

INDICE

INTRODUCCIÓN

CAPITULO I

IMPORTANCIA DE LA PARAESTATAL PETRÓLEOS MEXICANOS

	Pág.
1.1 EL Sector Paraestatal en México.....	1
1.2 Importancia de Petróleos Mexicanos.....	4
1.3 Importancia de la Gerencia de Transportación Marítima.....	16

CAPITULO II

LA ADMINISTRACIÓN DE RIESGOS Y SEGURO MARÍTIMO

2.1 Importancia de la Administración de Riesgos y Seguro.....	26
2.2 Diagrama Estructural de Organización de una Oficina de Administración de Riesgos y Seguros Tipo.....	29
2.3 Unidades que componen una Oficina de Administración de Riesgos y Seguro y su funcionamiento.....	31
2.4 Procedimiento Básico de una Oficina de Administración	

de Riesgos y Seguro.....	Pág. 34
2.5 Características Principales del Contrato de Seguro Marítimo.....	38

CAPITULO III

SITUACION ACTUAL DE LA ADMINISTRACION DE SEGUROS EN LA GERENCIA DE TRANSPORTACION MARITIMA

3.1 Los Seguros de PEMEX.....	52
3.2 Situación actual del Departamento de Seguros y Reclamos de la Gerencia de Transportación Marítima.....	61
3.3 Objetivo Actual.....	63
3.4 Políticas Actuales.....	64
3.5 Funciones Actuales.....	65
3.6 Diagrama de Plazas Actual.....	75

CAPITULO IV

ANALISIS ORGANIZACIONAL DEL DEPARTAMENTO DE SEGUROS Y RECLAMOS

4.1 Plan de Trabajo.....	76
4.2 Auditoría Administrativa en el Departamento de Seguros y Reclamos.....	78
4.3 Analisis Organizacional.....	83
4.4 Resultado del Analisis Organizacional.....	97

CAPITULO V

SITUACIÓN PROPUESTA PARA LA SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS Y RECLAMOS

	Pág.
5.1 Diagrama Estructural de Organización propuesta	98
5.2 Objetivos propuestos.....	99
5.3 Políticas propuestas.....	100
5.4 Funciones propuestas para la Superintendencia de Seguros y Reclamos.....	102
5.5 Diagrama de Plazas Propuesto.....	110
5.6 Analisis comparativo del costo de los Trabajadores.....	111
CONCLUSIONES.....	113
BIBLIOGRAFIA.....	117

INTRODUCCION

Entre las actividades importantes con que cuenta toda Empresa Naviera se encuentra la Oficina de la Administración de Riesgos y seguros, que colocada a diferentes niveles jerárquicos y respondiendo a diversas denominaciones convencionales, se encarga de investigar y analizar los riesgos a que se enfrenta la Empresa y de su Transferencia y protección financiera mediante la selección y obtención de los seguros necesarios.

En la Flota Mayor, propiedad de la Paraestatal Petróleos Mexicanos; el manejo de la Administración de Riesgos y Seguros, está a cargo del Departamento de Seguros y Reclamos, dependiente de la Gerencia de Transportación Marítima, quien en coordinación con otras dependencias de la Paraestatal, participa en dicha actividad.

La causa que nos motivó a analizar y posteriormente proponer algunas acciones que mejoren el funcionamiento del Departamento de Seguros y Reclamos de la Gerencia de Transportación Marítima, es que actualmente este Departamento no cumple con la eficacia y eficiencia deseadas con los objetivos asignados, esto consideramos, se debe a que carece de una adecuada

organización de funciones y de recursos humanos, así como a la falta de procedimientos de trabajo bien definidos.

Otra importante razón se encuentra en la repercusión económica que tiene en Petróleos Mexicanos, los accidentes de embarcaciones e instalaciones marítimo portuarias, al creciente número de unidades y equipo que se encuentra fuera de servicio por siniestro y al largo proceso en los tiempos de reclamación y obtención de indemnizaciones: situación que esta afectando en la calidad y cantidad de embarcaciones disponibles para atender la creciente demanda Nacional, lo que ha dado lugar a su progresiva susutucion por embarcaciones privadas, y a su deteriorada imagen en materia de seguridad.

Asi en la elaboración del presente trabajo, se planteó como objetivo, presentar una estructura organica acorde a las necesidades de la Gerencia de Transportación Marítima, así como las políticas y funciones que respalden esa estructura, los cuales se basan en la hipótesis de que con su observancia se elevará la eficacia y eficiencia, tanto del Departamento como de la Gerencia de Transportación Marítima de Petróleos Mexicanos.

Con el fin de comprobar lo anterior y a manera de introducción sobre el Organismo Público Petróleos Mexicanos en el primer capítulo se realiza una breve descripción del sector Paraestatal en México., continuando con el señalamiento de algunos de los factores que caracterizan a Petróleos Mexicanos como la Principal Industria de México; En este mismo capítulo se incluye el

diagrama de ubicación de la Gerencia de Transportación Marítima y su importancia en el abastecimiento y distribución de Hidrocarburos por vía marítima.

El segundo capítulo presenta una descripción de la importancia de la Administración de Riesgos y Seguros, la Organización tipo de una Oficina de Seguros, sus funciones y los principales procedimientos a que debe sujetarse; asimismo se presentan algunas de las principales características del contrato de Seguro Marítimo Moderno.

El tercer capítulo muestra un breve análisis sobre los seguros de PEMEX, para continuar con la revisión de la actividad de Seguros del Departamento de Seguros y Reclamos de la Gerencia de Transportación Marítima la cual señala su situación actual, objetivo, políticas, funciones y los diagramas de organización y de plazas; el citado capítulo incluye el análisis organizacional, el cual se realizó mediante una Auditoría Administrativa basada en la aplicación de un cuestionario y entrevistas con los ocupantes de los puestos más relevantes del Departamento.

En capítulo cuarto, después de haber obtenido la información, y de manera representativa se elaboró un análisis y diagnóstico de la situación actual, así como algunas recomendaciones que tienden a mejorar el funcionamiento del Departamento de Seguros y Reclamos.

A fin de que este Departamento cuente con la organización adecuada, desde nuestro particular punto de vista, para cumplir con los objetivos asignados

y con las recomendaciones que en este estudio se proponen, en el capítulo quinto se muestra la situación que consideramos es la más conveniente par esta unidad administrativa, misma que incluye los diagramas estructural y de plazas, los objetivos, las políticas, las funciones y el análisis comparativo de costo de los trabajadores.

Finalmente, concluimos con las ventajas que de implementarse, proporcionará el presente estudio.

CAPITULO I

IMPORTANCIA DE LA PARAESTATAL PETRÓLEOS MEXICANOS

1.1 Sector Paraestatal en México.

1.2 Importancia de Petróleos Mexicanos.

1.2.1 Antecedentes.

1.2.2 Situación y Problemática Actual.

1.3 Importancia de la Gerencia de Transportación Marítima.

1.3.1 Problemática en la Gerencia de Transportación Marítima.

CAPITULO I

IMPORTANCIA DE LA PARAESTATAL PETRÓLEOS MEXICANOS

1.1 EL SECTOR PARAESTATAL EN MEXICO.

Las Empresas Públicas tienen un carácter eminentemente político relacionado con la evolución del Estado, obedeciendo su crecimiento o disminución a la dinámica del Capitalismo

La Evolución Experimentada en las funciones del Estado Moderno, que de guardián del *Status Quo*, se transformo a Estado interventor mediante la creación de un vasto instrumento Paraestatal para impulsar la expansión del sector industrial privado, ahora en los años 80's y 90's, las corrientes políticas y económicas han provocado un repliegue en la actividad que el Estado venía desempeñando en casi todos los países del orbe.

México no es ajeno a estos procesos, en los últimos años, la intervención del Estado Mexicano ha sido sometida a un proceso de reducción y ajuste profundo sobre todo a través de su presencia mediante organismos descentralizados. Así, desde 1982 se vendieron, liquidaron, extinguieron, fusionaron y transfirieron un número de entidades equiparable al crecimiento de estas mismas en los últimos cuarenta años. Sin lugar a dudas, este ha sido el acontecimiento de mayor relevancia para la administración pública

descentralizada en los últimos periodos de gobierno. Es un hecho por su magnitud, pero en sentido contrario, equiparable a la recuperación mediante la expropiación de áreas como el petróleo, electricidad y ferrocarriles.

De acuerdo a informes publicados en el Diario Oficial, en agosto de 1996, se tenían 228 empresas públicas.¹

Lo anterior nos muestra que la actividad y presencia del Estado Mexicano se ha reducido de manera espectacular como lo fue su expansión misma, empero esta reducción ha presentado una serie de irregularidades en el momento de su realización.

La desincorporación de organismos descentralizados, empresas estatales y fideicomisos en México ha carecido de elementos político - administrativos lo suficientemente claros para justificar esta retrada de la intervención del Estado. Más aún, el proceso de desincorporación implica un amplio castigo del activo nacional, entraña necesariamente la aceptación de que se desperdiciaron recursos de inversión.

Esta transparencia ha estado ausente del proceso de desincorporación en donde el patrimonio nacional está en disputa. Las decisiones se han tomado muchas veces sin un pleno conocimiento de la empresa, organismo o fideicomiso afectado. Siendo parte de un proceso mundial, la desincorporación en México se

¹ Diario Oficial de la Federación, 15 de agosto de 1996, "Relación de Empresas Públicas Sectorizadas".

ha inclinado hacia la privatización de la economía al entregar recursos o empresas que antes pertenecían al estado.

La revisión de las acciones administrativas públicas es necesario, pero la desincorporación ha condenado y descalificado a la actividad del Estado sin permitirle, en muchos casos, la evaluación y corrección de sus estructuras y funciones.

Por nuestra parte consideramos que el Sistema Capitalista no es justo presentándose en el fenómenos de desigualdad y explotación.

Siendo la Intervención Estatal por conducto de la empresa pública una útil herramienta para llevar a cabo en forma directa acciones de política económica en Defensa de la colectividad social.

1.2 IMPORTANCIA DE PETRÓLEOS MEXICANOS

1.2.1 ANTECEDENTES

El petróleo desde su utilización intensiva por el capitalismo industrial, ha sido motivo creciente de disputas internacionales por su obtención.

México poseedor de importantes yacimientos petrolíferos no ha estado exento de sufrir los embates de los países industrializados, y sin duda dicha resistencia forma parte fundamental de su historia contemporánea.

Los primeros en explotar los yacimientos de petróleo en México, fueron los ingleses y norteamericanos apoyados por el Gobierno de Porfirio Díaz, con base en la primera Ley Petrolera Mexicana, de diciembre 24 de 1901. Este ordenamiento facultaba al gobierno para dar concesiones petroleras en terrenos Federales, al mismo tiempo que reconocía de modo expreso el derecho de los dueños de la propiedad privada para explotar el petróleo sin necesidad de obtener concesiones (artículos 1º y 7º).²

La regularización de los recursos del subsuelo durante el porfiriato, se apoyó en los principios de que los propietarios de la tierra también lo eran de las riquezas del subsuelo.

El resultado práctico de la Ley, fue propiciar el acaparamiento y la explotación desenfrenada de los yacimientos petrolíferos por parte de las compañías extranjeras el "Águila" y "Huasteca" que consiguieron el monopolio

² CAMARENA PATIÑO, Javier. "La hazaña Jurídica Petrolera (1914-1938) PEMEX", México, D.F., 1990, pág. 50.

de una de las zonas petrolíferas más ricas del mundo para su provecho exclusivo y absoluto.

Ante la postura económica liberal del porfiriato que se caracterizó por el enriquecimiento de unos cuantos privilegiados y la entrega de la riqueza nacional a los extranjeros a costa de un mayor empobrecimiento de la población, surgieron descontentos que dieron origen a la lucha revolucionaria de 1910.

El 5 de febrero de 1917, el artículo 27 Constitucional, recupera para la Nación el dominio directo del petróleo y establece que sólo podrán darse concesiones a personas físicas o morales de nacionalidad Mexicana.

En el párrafo sexto del artículo 27 Constitucional se precisa que el dominio del estado sobre el subsuelo, recursos naturales y aguas es inalienable e imprescriptible por lo que, su aprovechamiento no podía realizarse, sino mediante concesiones otorgadas por el ejecutivo Federal de acuerdo con las condiciones que establezcan las leyes, de esta forma se cambia el derecho individualista y liberal que rigió durante el siglo XIX.

Con el fin de dar cuerpo a la nueva política petrolera y cambiar los títulos porfiristas de propiedad por simples concesiones gubernamentales, Carranza expidió los decretos de fecha 19 de febrero y 18 de agosto de 1918 a través de los cuales se dispuso que sólo se permitiría la explotación del subsuelo por medio de títulos de denuncia otorgados por la Secretaría de Industria, Fomento y

Trabajo, sin que se pudiera hacer valer títulos de propiedad o de arrendamientos anteriores al primero de mayo de 1917.

Las empresas petroleras lograron evitar que en el periodo que va de 1917 a 1925, se promulgara la Ley Reglamentaria del artículo 27 Constitucional, pero a la vez los gobiernos fueron adoptando diversas disposiciones jurídicas que fueron preparando el terreno para la adopción de la reglamentación correspondiente.

En Diciembre 25 de 1925, se publica la nueva Ley Petrolera, la cual figura entre los mas importantes logros del Gobierno de Calles.

La Ley parte de la consideración que le pertenece a la Nación el derecho inalienable e imprescriptible de propiedad sobre el petróleo, y que sólo con autorización expresa del Gobierno se podía llevar a cabo la extracción del petróleo, establece asimismo que la industria petrolera es de utilidad pública, por lo que gozará de preferencia a cualquier aprovechamiento de la superficie del terreno y procederá la expropiación por causa de utilidad pública y mediante el pago de la indemnización correspondiente. A los extranjeros la Ley les permitía adquirir concesiones siempre que se sometieran a lo dispuesto en la fracción I del artículo 27 Constitucional y que renunciaran a toda protección del Gobierno de sus país de origen, precisando que las concesiones tendrían como límite máximo 50 años, por lo que al termino de dicho periodo el gobierno podía intervenir según lo exigiesen los intereses nacionales.

El 31 de diciembre de 1925, se crea el Organismo "Central de administración del Petróleo Nacional" que tenía por objeto asegurarle al país en caso necesario, la producción de petróleo que requería.

El 30 de marzo de 1926 fue publicado el reglamento de la Ley del Petróleo en lo que cabe destacar dos puntos:

- 1.- Se confirma la duración de las concesiones por 50 años.
- 2.- La extensión de las superficies concedibles es de 100 mil hectáreas en terrenos petrolíferos y 200 mil hectáreas en terrenos no petrolíferos.

Las compañías petroleras de inmediato rechazaron la Ley y su reglamento, el 4 de enero de 1927, el Presidente Calles, acordó "que las personas o compañías que no solicitaron dentro del término de la Ley la confirmación de su concesión de duración máxima de 50 años establecidas en los artículos 12 y 14 de la Ley "se incluyeran en una lista que se enviara al Procurador General de la República para que promoviera todas las acciones que correspondieran a la Nación", la Mexican Petroleum Company presentó amparo contra las medidas de Calles y pidió a los Tribunales Mexicanos que declararían inconstitucionales los artículos 14 y 15 de la Ley sobre el petróleo.

El juicio fue fallado por la Suprema Corte de Justicia en favor de la compañía extranjera el 17 de noviembre de 1927. De esta forma, el 10 de enero de 1928, se publicó en el Diario Oficial de la Federación un decreto a través del cual se reformaron los artículos 14 y 15 de la Ley del Petróleo que en resumidas

cuentas, confirma las concesiones a las compañías petroleras anteriores a la Constitución de 1917.

Estas modificaciones satisficieron los deseos de las compañías petroleras, que en el acto presentaron las solicitudes de confirmación de derechos sobre los terrenos que habían contratado.

Pero si se retrocedió en áreas, se avanzó en otros así, en el periodo que va de 1927 a 1937 se expiden diversos ordenamientos legales que en forma directa, indirecta o circunstancial inciden en la regularización de las actividades petroleras y en la ulterior expropiación. Entre estas medidas figuran la expedición del Código Civil de 1929 a través del cual se procuró corregir el exceso de individualismo que imperaba en el Código Civil de 1884; también revistió particular importancia la creación de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, la Federalización de la materia Laboral, la promulgación de la primera Ley Federal del Trabajo y la puesta en vigor de la ley de Expropiación.

Dentro de las creaciones tendientes a conferirle al Estado un mayor control de las actividades petroleras, se creo en septiembre de 1934, la empresa Petróleos de México, S.A., que absorbe el Control de Administración del Petróleo Nacional y el 30 de enero de 1937 se reforma la Administración General del Petróleo Nacional a fin de explotar las reservas nacionales, regular el mercado y fomentar la industria.

El 18 de marzo de 1938, se expropiaron a favor de la Nación, los bienes de 17 compañías petroleras que a través de sus filiales, representaban el 93.4% de la Industria Petrolera Mexicana y el 19 de marzo de 1938, se crea el Consejo Administrativo del Petróleo; el 31 de marzo de 1938, se crea la Exportadora Nacional del Petróleo. El 7 de junio del mismo año se expide el decreto que crea el Organismo Público Petróleos Mexicanos y crea la Distribuidora de Petróleos Mexicanos.

El 8 de agosto de 1940 se expide el decreto que liquida a los dos anteriores organismos, unificando en Petróleos Mexicanos toda la Industria Petrolera Nacional. El 9 de noviembre de 1940 se publica la Nueva Ley Reglamentaria del artículo 27 Constitucional en el ramo del Petróleo, en la que se considera de utilidad pública a la Industria, pero permite concesiones hasta por 50 años, en favor de mexicanos, para refinerías, oleoductos y redes de gas. El gas artificial se incorpora al patrimonio de Petróleos Mexicanos.

El 27 de Noviembre de 1958, la Nueva Ley Reglamentaria del artículo 27 Constitucional en el ramo del petróleo, reitera las atribuciones de Petróleos Mexicanos, así como las que corresponde a las Secretarías de Patrimonio Nacional y a la de Industria y Comercio.

El 6 de enero de 1960, se reforma el artículo 27 Constitucional, estableciendo que tratándose de Petróleos y de los Carburos de Hidrogeno Sólidos, Líquidos o Caseosos, no se otorgaran concesiones ni contratos, ni

subsistirán los que se hayan otorgado y la Nación llevaría a cabo la explotación de esos productos en los términos que señale la Ley Reglamentaria respectiva.

El 21 de enero de 1971, se publicó la Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos, la cual determina que la Institución es un Organismo público descentralizado del Gobierno Federal, de carácter técnico, Industrial y Comercial con personalidad jurídica y patrimonio propios.

El 16 de julio de 1992, se publicó una nueva Ley Orgánica, mediante la cual la Empresa Petróleos Mexicanos se subdivide creando cuatro organismos descentralizados subsidiarios de carácter técnico, industrial y comercial, cada uno de ellos con personalidad jurídica y Patrimonio propios, los cuales son Pemex Exploración y Producción, PEMEX Refinación, PEMEX Gas, Petroquímica Básica y PEMEX Petroquímica.

Todos ellos bajo la conducción del Corporativo Petróleos Mexicanos, que mantiene el mando único y la dirección operativa de todas las actividades de la Industria Petrolera, la planeación y presupuestación en conjunto, así como los lineamientos de las políticas generales.³

En octubre de 1996, se Reformó el párrafo sexto del artículo 27 Constitucional, otorgando la posibilidad de la explotación de la Petroquímica por parte de los particulares, que sin duda reabrirán nuevos escenarios de lucha por el petróleo mexicano.

³ Ley Orgánica de petróleo Mexicanos, artículo 3º, Diario Oficial de la Federación del 16 de Julio de 1992, pág. 5.

1.2.2 SITUACIÓN Y PROBLEMÁTICA ACTUAL.

El Organismo descentralizado Petróleos Mexicanos, tiene relevancia nacional por diversas razones entre las que se destacan las siguientes:

Por sus efectos económicos:

Principal aportador para el pago de la deuda pública:

De acuerdo a informes de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), el 89.5% de los ingresos netos de divisas aportadas por Petróleos Mexicanos a la economía nacional entre 1986 y 1996, nuevamente fueron enviados al exterior para cubrir el pago de los intereses de la deuda externa del sector público en el mismo periodo.

Para el pago de los intereses generados por el endeudamiento externo de México, que al término de junio pasado ascendía a 98 mil 484.8 millones de dólares, el Gobierno Mexicano destinó 68,600 millones de dólares, para lo cual se emplearon nueve décimas partes de los 76 mil 637 millones de dólares que aporó la balanza comercial de PEMEX, durante dicho periodo.*

PRINCIPAL CONTRIBUYENTE DEL GOBIERNO FEDERAL

PEMEX es una empresa rentable, que según sus propios informes, reportó un rendimientos de 9 mil 850 millones de dólares al término del primer semestre de 1996, antes de deducir el pago de impuestos y derechos que implicaron erogar 6 mil 665 millones de dólares al erario federal.

* Diario "La Jornada", Lunes 30 de Septiembre de 1996, pág. 49, México, D.F.

Esta cantidad represento el 29.6 % del monto total de los ingresos del Gobierno Federal en el mismo periodo, los cuales fueron de 168 mil 919.4 millones de pesos.

Por sí solos, los pagos por derechos efectuados por PEMEX en la primera mitad de este año superaron en 11% a los recursos obtenidos por el fisco a través de la aplicación del impuesto sobre la renta, el principal gravamen del sistema tributario mexicano, lo que ha colocado a esta Paraestatal como el más importante contribuyente del Gobierno Federal.⁵

Por sus efectos en la población:

De la producción de esta industria, dependen múltiples actividades a través de las cuales se satisfacen necesidades colectivas (de generación de energía eléctrica, de transportes, metalmeccanica, etc.), asimismo es un importante generador de empleo al tener 135, 524 trabajadores.

Recursos con que cuenta:

De acuerdo a informes de PEMEX, las reservas totales probadas de petróleo crudo de México a fines del año de 1995, fueron de 62,796 millones de barriles; de estas 79% -48,796 millones de barriles - corresponden a petróleo - aceite y condensados - y el 21% restante a gas natural, y a los ritmos actuales de producción, la vida media de estas reservas se estima en 48 años.⁶

⁵ Diario "La Jornada", Lunes 30 de septiembre de 1996, pág. 49, México, D.F.

⁶ Memoria de Labores 1995, Petróleos Mexicanos, pág. 11

La capacidad de refinación de Petróleos Mexicanos con 9 Refinerías, le ubica en el octavo lugar . En cuanto a finanzas por sus activos, Petróleos Mexicanos es considerada a nivel mundial como la quinta compañía petrolera mas grande, con 50 mil millones de dólares que están distribuidos como sigue:

ORGANISMO	VALOR DE ACTIVOS ⁷	
	ACTIVOS	RECURSOS HUMANOS
	MILLONES DE DÓLARES	(PLAZAS)
Corporativo	1,301,317.199	18,274
Exploración y		
Producción	26,798,960.132	39,239
Refinación	9,796,127.276	48,524
Gas y Petroquímica B.	6,732,073.647	11,649
Petroquímica	5,849,104.102	17,838
TOTAL	50,537,582.000	135,524

En el cuadro N° 1 se anexa organigrama actual de Petróleos Mexicanos.

PROBLEMÁTICA DE PETRÓLEOS MEXICANOS

- A) *Envejecimiento de sus activos (instalaciones y equipos).*
- B) *Mal estado de conservación de los mismos ante la falta de programas de rehabilitación y mantenimiento adecuado.*
- C) *Cancelación de proyecto de expansión y modernización Tecnológica, particularmente en procesos de elaboración de productos con*

⁷ FUENTE: Información proporcionada por la Gerencia Corporativa de Contabilidad el 31-XII-94.

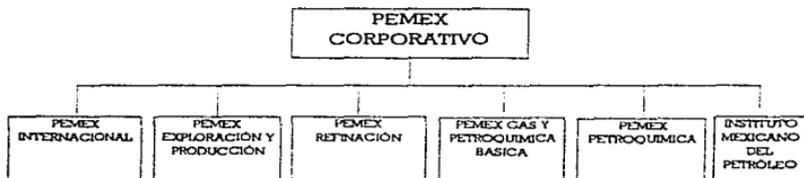
alto valor agregado que disminuyan, hasta su eliminación, la venta de petróleo crudo al extranjero. Esto último en razón de que mientras un barril de petróleo crudo tiene un precio de 19 dólares, convertido en producto petroquímico su valor se eleva hasta 500 dólares.

D) Aumento considerable del riesgo de accidentes y pérdida de vida de sus trabajadores y mayores daños ecológicos por el mal estado de conservación de sus equipos.

E) Reducción en la eficiencia de su operación y calidad de sus servicios, incrementándose los costos de producción .

F) PEMEX no obstante de ser una empresa rentable, el Estado la grava con el 60% de sus utilidades, sin otorgarle lo indispensable para su mantenimiento.

G) Excesivos controles Normativos y Administrativos, que impiden una autonomía de gestión eficaz y eficiente, sobre todo en áreas operativas que requieren mayor agilidad.



FUENTE: MEMORIA DE LABORES
MARZO DE 1997
PETRÓLEOS MEXICANOS

1.3 IMPORTANCIA DE LA GERENCIA DE TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA

La función del transporte marítimo dentro de Petróleos Mexicanos, ha sido asignada a cada una de las subsidiarias, las que manejan directa o indirectamente los distintos tipos de hidrocarburos y transportan por agua los equipos, materiales o personal que les corresponde, de acuerdo a sus objetivos.

La subsidiaria Pemex-Refinación, lleva a cabo sus operaciones marítimas a través de la Gerencia de Transportación Marítima, adscrita a la subdirección de distribución.

El grueso de la flota mayor, propia y rentada de Petróleos Mexicanos permanece en la subsidiaria Pemex-Refinación debido a que esta tiene dentro de sus funciones, la distribución y comercialización de los productos petrolíferos, los que componen el mayor volumen de entre hidrocarburos de consumo nacional. Anualmente transporta aproximadamente 150,000 millones de Barriles, 71,724 en el pacífico y 74,289 en el Golfo.⁸ La Flota Mayor también maneja el crudo para refinación que no se transporta por ducto; la Flota Mayor no participa en la Exportación del crudo

Por otra parte, principalmente a través de sus terminales marítimas de Pajaritos, Salina Cruz., Oaxaca, y de las instalaciones Costa fuera de Cayo Arcas y Dos Bocas, Pemex-Refinación participa en la exportación del crudo, al prestar

⁸ FUENTE: Dpto. de Costos de la GTM, diciembre de 1996.

algunos de los servicios portuarios de amarre, remolque, almacenamiento, bombeo, etc., a Pemex Exploración y Producción.

Casos similares son los servicios de transporte marítimo de altura y cabotaje que brinda Pemex-Refinación a Pemex-Gas y Petroquímica Básica, para el butano y el L.P.G., y a Pemex-Petroquímica.

La Gerencia de Transportación Marítima (GTM) viene a ser el eslabón que enlaza por vía marítima a las refinerías de los puertos con sus centros de venta y distribución en las Costas del Golfo, pacífico y Caribe Mexicanos, desempeñando una función estratégica para la soberanía nacional, sin la cual prácticamente se paralizarían las actividades industriales y económicas del país

La Gerencia de Transportación Marítima (GTM), descentralizada de la ciudad de México desde mayo de 1988, sus oficinas centrales se ubican en el Puerto de Veracruz, su objetivo es efectuar el Transporte Marítimo de Hidrocarburos en Tráfico de altura y cabotaje y proporcionar los servicios portuarios a su flota propia y de clientes en los muelles petroleros; Para atender estas funciones, cuenta con los siguientes recursos:

BUQUES	EMBARCACIONES MENORES DE APOYO EN PUERTO	TERMINALES MARÍTIMAS	TALLERES DE REPARACIÓN
41	119	17	3

Que se especifican como sigue:

21 PROPIOS	19 REMOLCADORES	3 TERMINALES DE CARGA	1 DIQUE SECO
12 RENTADOS	47 LANCHAS		
8 GASEROS ADMINISTRADOS DE PEMEX-GAS Y PETROQUIMICA	47 CHALANES	14 TERMINALES DE RECIBO	2 DIQUES FLOTANTES
	6 OTROS		

Asumismo cuenta con 5,636 trabajadores de los cuales 2,360 se desempeñan en la operación de embarcaciones y 3,276 en la operación de puertos y terminales. Al 15 de agosto de 1996, la Flota Mayor de Petróleos Mexicanos estaba integrada por 29 embarcaciones, totalizando 939,013 toneladas de peso muerto, 6,698,479 barriles de capacidad de carga y 19 años de edad media.⁹

Con respecto a las embarcaciones menores, de apoyo portuario para remolque y transporte de pasajeros y carga, sólo los chalanes efectúan funciones de transporte de hidrocarburos auxiliados por remolcadores, este tráfico no es significativo.

La GTM cuenta en la Terminal Marítima de Ciudad Madero Tamaulipas, con un dique seco de 240 metros de longitud por 34 metros de ancho, que puede recibir a los buques de mayor parte de la flota de 55 mil toneladas de

⁹ INFORME DE LABORES 1996, GTM.

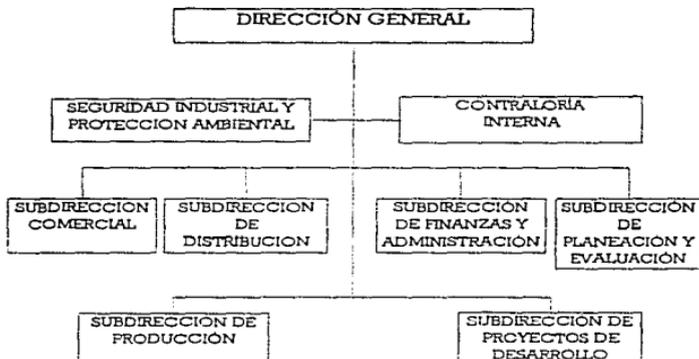
peso muerto y de manga denominada "panamax", es decir la máxima permitida para transportar por las esclusas del canal de Panamá.

La misma terminal posee un dique deponente, al que puede transferir al patio de reparación a embarcaciones menores hasta de 850 toneladas, 72 metros de eslora, 15 metros de manga y 12 pies de calado.

En las instalaciones anteriores se efectúa parte del mantenimiento en tránsito y la gran mayoría de las reparaciones de la Flota Propia de Pemex-Refinación.

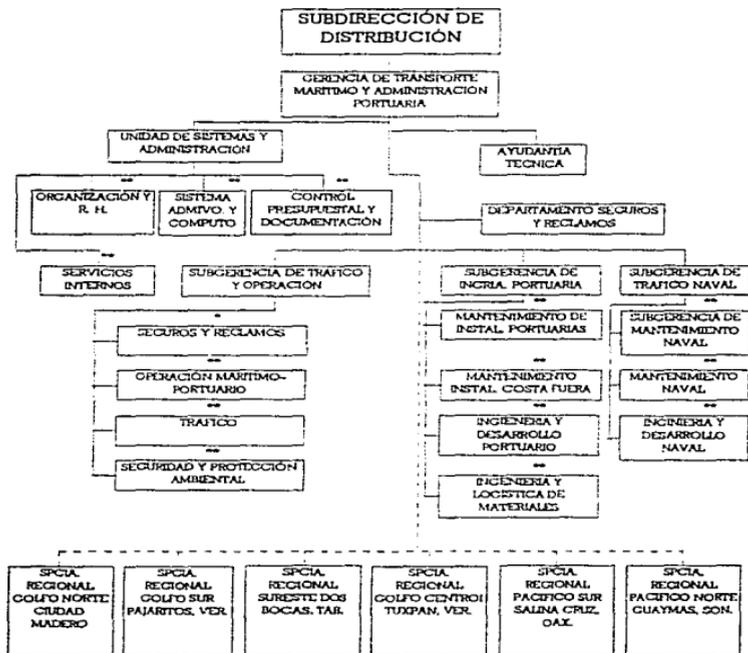
En el cuadro N° 2 se presenta el Organigrama de la Dirección de Pemex-Refinación.

En el cuadro N° 3 se presenta el Organigrama de la Gerencia de Transportación Marítima.



FUENTE: MEMORIA DE LABORES
 MARZO 1998.
 PETRÓLEOS MEXICANOS

ESTRUCTURA ORGANICA DE LA GERENCIA DE TRANSPORTACION MARITIMA



** SUPERINTENDENCIA GENERAL

* DEPARTAMENTO

1.3.1 PROBLEMÁTICA EN LA GERENCIA DE TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA

A) *INEXISTENCIA DE PROGRAMAS DE PLANEACIÓN.*

No existen programas de planeación ni a corto ni a largo plazo, que señalan los grados de participación de la flota Petrolera en el abasto de las necesidades de Transporte de Hidrocarburos de cabotaje., lo anterior genera que solo se trabaje al día sin los requisitos exigidos por la cada vez mayor necesidad de Metodología de Calidad y Seguridad.

B) *FALTA DE INVERSIÓN PARA REHABILITACIÓN Y ADQUISICIÓN DE NUEVAS EMBARCACIONES Y EQUIPOS.*

En la GTM se registra un envejecimiento en la mayoría de los buques y de sus instalaciones portuarias, así como deterioro de las mismas, la flota de buques tiene una edad promedio de 19 años, siendo de 25 años la vida útil, lo anterior impacta la eficiencia de su operación, elevando el costo de su mantenimiento y reduciendo sus márgenes de seguridad y de protección ambiental.

Durante el periodo de 1988-1996, se han dado de baja a 8 buques, sin haberse adquirido nuevas embarcaciones y dicha necesidades de transporte se han sustituido mediante el arrendamiento de embarcaciones al sector privado.¹⁰

Se ha incrementado el índice siniestral de la flota petrolera. Ante esta situación los reaseguradores de la flota petrolera, han establecido una serie de recomendaciones para atender 1,300 anomalías detectadas en la inspección de

¹⁰ Reporte de Operación de Buques, Subgerencia de Tráfico GTM Veracruz, 10 de octubre de 1996.

los buques otorgando un plazo para su corrección para mediados del año de 1997.¹¹

Lo anterior representa para la Gerencia de Transportación Marítima, la necesidad de invertir en la adquisición de refacciones, gastos de talleres y entrada a dique que no están dentro de los actuales programas de presupuesto de Pemex.

C) INADECUACIÓN ENTRE EL CALADO DEL BUQUE Y EL DE LAS TERMINALES.

Un problema que se enfrenta es el del Calado restringido de algunas terminales, que reduce el volumen de carga transportada por las embarcaciones de mayor tamaño, ocasionando el denominado "falso flete o flete muerto", o bien obligando a los llamados Alijos o Transbordos de carga en la mar, desde buques de mediano y mayor tamaño a otros de menores dimensiones, que aunque si pueden amarrar en las terminales, descargan solo pequeñas cantidades, encareciendo el costo del transporte.

Sobre el particular opinamos que el Estado no debe renunciar al control directo de la distribución de Hidrocarburos por vía marítima tanto por ser una actividad estratégica como, porqué la Flota Petrolera, es una empresa rentable, ya que el costo diario de un buque de PEMEX es de \$8,000 dólares contra los

¹¹ INFORME DEL DPTO. DE SEGUROS Y RECLAMOS, DIC/96.

buques fletados que actualmente cuenta, que tienen un costo diario promedio de \$16,000 dólares.¹²

D) EXCESIVOS CONTROLES NORMATIVOS Y ADMINISTRATIVOS.

Otro importante obstáculo para el desarrollo y fortalecimiento de la flota Petrolera propiedad de Petróleos Mexicanos, son los excesivos Controles Normativos y Administrativos que impiden la Autonomía de gestión eficiente y eficaz como son:

* Excesivos controles normativos para programar y ejercer su presupuesto.

* Excesivos controles para la autorización de contratos de Servicios y Adquisiciones requeridos para la eficiente y eficaz operación de buques e instalaciones Marítimo Portuarias., lo que genera elevadas demoras y mayores costos para la empresa.

* Excesivos controles Administrativos como son:

La Gerencia de Transportación Marítima, no mantiene Autonomía Administrativa, depende de diversas instancias de Petróleos Mexicanos, tanto Corporativas (Finanzas, Jurídico, Relaciones Públicas, Personal, Sindicales) como de la Subsidiaria Pemex - Refinación. (Subdirecciones Jurídico Personal, Finanzas, Adquisiciones, Contraloría, Riesgos, etc.), que son una pesada carga, que impide una Gestión autonomía eficiente, viéndose afectada por factores políticos que la consideran como un botín económico y político, ya que se ejerce

¹² D'PTO. DE COSTOS DE LA GTM.

aproximadamente un presupuesto anual de 200 millones de dólares y de cuando menos 50 puestos Administrativos a nivel funcionario.

CAPITULO II

LA ADMINISTRACIÓN DE RIESGOS Y SEGUROS MARÍTIMOS

2.1 Importancia de la Administración de Riesgos y Seguros.

2.2 Diagrama Estructural de Organización de una Oficina de Administración de Riesgos y Seguros Tipo.

2.3 Unidades que componen una Oficina de Administración de Riesgos y Seguro y su Funcionamiento.

2.4 Procedimientos Básicos de una Oficina de Administración de Riesgos y Seguros.

2.5 Características Principales del Contrato de Seguro Marítimo.

CAPITULO II

LA ADMINISTRACIÓN DE RIESGOS Y SEGUROS MARÍTIMOS .

2.1 IMPORTANCIA DE LA ADMINISTRACIÓN DE RIESGOS Y SEGUROS

Los países industrializados se han caracterizado por una fuerte presencia en el comercio marítimo mundial, teniendo un elevado número de buques al servicio del transporte, asimismo han realizado grandes inversiones en la construcción o reforma de puertos, desarrollando una serie de actividades conexas a este medio de transporte como son las compañías de Seguros, Financieras, de Clasificación e Inspección, de Suministros, de Construcción Naval, etc.

Las Empresas Marítimas en dichos países, han realizado grandes inversiones en la adquisición de buques y en instalaciones, por lo que han desarrollado los instrumentos necesarios para proteger las pérdidas derivadas de accidentes marítimos, el Seguro Marítimo.

El desarrollo de pólizas de Seguro ha permitido satisfacer los elementos esenciales de Seguro Moderno, como son los grandes volúmenes de carga, la dispersión del Riesgo a través del Sistema de Reaseguro y la operación del Sistema a través de sociedades de Seguro. Asimismo las Empresas Marítimas han prestado gran importancia a la administración de sus Riesgos y su adecuada

protección mediante Seguros, lo que les ha permitido obtener una garantía y seguridad en la expansión de sus actividades comerciales.

Generalmente las Grandes Empresas Marítimas, cuentan con una Gerencia de Riesgos y seguros Marítimos.

La Gerencia de Riesgo y Seguro Marítimos, puede definirse como la función del manejo ejecutivo de los riesgos específicos con los que se enfrenta la empresa comercial.

Afortunadamente en México, no obstante su atraso en el medio marítimo, últimamente tanto los directivos como los administradores de las empresas le han otorgado mayor atención a su oficina de Seguros. Y la respuesta a lo anterior es obvia, la oficina de Seguros es un sitio en donde existe el control de los Riesgos de la Empresa y su aseguramiento financiero en caso de pérdidas, que pueden ser tales que produzcan la quiebra de la misma.

La Gerencia de Riesgos y Seguros: debe de ser una unidad dinámica cuyas funciones específicas son las siguientes:¹³

1. Descubrir los riesgos de pérdidas.
2. Estimar la frecuencia y dimensión de la pérdida.
3. Decidir el método mejor y más económico para el manejo de riesgo de perdidas, sea asumiéndolo, evitándolo, tomándolo a cargo, reduciendo los riesgos, transfiriéndolos y asegurándolos comercialmente.

¹³ GREENE R., Mark. "Riesgo y Seguro", Editorial MAFRE, Madrid, España, 3ª edición 1979, pág. 104.

4. Administrar los programas de Gerencia del Riesgo, incluida las tareas de evaluación constante de los programas, mantener registros y otros similares.

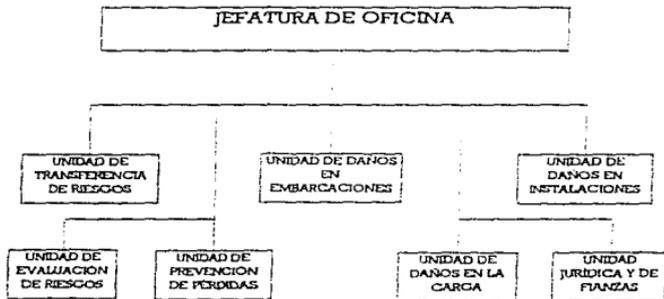
2.2 DIAGRAMA ESTRUCTURAL DE ORGANIZACIÓN DE UNA OFICINA DE ADMINISTRACIÓN DE RIESGOS Y SEGUROS TIPO

Con objeto de contar con la representación gráfica de la organización de la oficina de administración de Riesgos Marítimos, a continuación se presenta el diagrama estructural tipo.

Las Unidades que se muestran representan el total de actividades que debe realizar la oficina de Seguros para cumplir con sus objetivos. Estas unidades son:

- Unidad de Evaluación de Riesgos
- Unidad de Prevención de Perdidas
- Unidad de Transferencia de Riesgos
- Unidad de Daños en Embarcaciones
- Unidad de Daños en Instalaciones
- Unidad de Daños en la Carga
- Unidad Jurídica y de Fianzas

DIAGRAMA ESTRUCTURAL DE ORGANIZACION DE LA OFICINA DE ADMINISTRACIÓN DE RIESGOS



2.3 UNIDADES QUE COMPONEN UNA OFICINA DE ADMINISTRACIÓN DE RIESGOS Y SEGURO Y SU FUNCIONAMIENTO

Las Funciones que debe de desarrollar una Oficina de Riesgos y Seguros son:

Evaluación de Riesgos, Prevención de Perdidas, Transferencia de Riesgo, Daños en Embarcaciones, Daños en Instalaciones, Daños a la carga, Responsabilidad Civil y de Fianzas.

La integración de una unidad por cada una de las funciones señaladas es, a criterio de la Empresa; por ejemplo, podemos ubicar en una misma unidad las funciones de evaluación de Riesgos y de Transferencia de Riesgos, también podemos ubicar a la unidad de transferencia de Riesgo y de Fianzas por el requerimiento profesional de la plaza; siempre y cuando no haya mucha carga de trabajo.

Todos los cambios y movimientos que se pretenden entre las unidades mencionadas, están en razón al volumen del trabajo.

Las Funciones que desempeñan las unidades que forman la oficina de Seguros son:

FUNCIONES DE LA UNIDAD DE EVALUACIÓN DE RIESGO

- 1.- Descubrir los Riesgos de pérdida
- 2.- Estimación de Dimensión y Frecuencia de las Perdidas

3.- Supervisión de los valores inmobiliarios, de embarcaciones, equipo y otras propiedades y ver que sus evaluaciones se encuentren disponibles y al día.

4.- Evaluación de las pérdidas

5.- Selección del mejor método para la administración del Riesgo

FUNCIONES DE LA UNIDAD DE PREVENCIÓN DE PERDIDAS

1.- Mantenimiento de registros de todos los accidentes según el número, tipo, causa y daño total resultante.

2.- Mantenimiento de programas de Inspección de Riesgos y de embarcaciones e instalaciones.

3.- Diseño de métodos para prevenir la repetición de accidentes.

4.- Mantenimiento de una conciencia de seguridad en la alta dirección.

5.- La atención para obtener en la Prima de Seguro la reducción adecuada por las medidas de prevención de pérdidas adoptadas.

6.- La minimización de las pérdidas mediante técnicas adecuadas de salvamento y otras iniciativas cuando ocurre el daño.

7.- El trabajo con los ingenieros y arquitectos de la compañía al planificar una nueva construcción de embarcaciones e instalaciones que asegure la máxima seguridad y crédito importante en la prima de seguro, cuando la estructura se termine y ponga en uso.

FUNCIONES DE LA UNIDAD DE TRANSFERENCIA DE RIESGOS

1.- Transferencia de Riesgo al Seguro Comercial.

2.- Transferencia de Riesgo a un tercero (LEASING).

3.- Administración del Auto Seguro.

FUNCIONES DE LA UNIDAD DE DAÑOS EN EMBARCACIONES

1.- Atención de daños en Casco

2.- Atención de daños en maquinaria

3.- Atención de la responsabilidad civil.

FUNCIONES DE LA UNIDAD DE DAÑOS EN INSTALACIONES

1.- Atención de daños en Puertos

2.- Atención de daños en instalaciones en mar

3.- Atención de la responsabilidad civil

FUNCIONES DE LA UNIDAD DE DAÑOS A LA CARGA

1.- Atención de daños a la carga en buques propios

2.- Atención de daños a la carga en buques de terceros

3.- Atención de la responsabilidad Civil

FUNCIONES DE LA UNIDAD JURÍDICA Y DE FIANZAS

1.- Formulación de reclamos jurídicos

2.- Revisión y control de fianzas

3.- Revisión y control de pólizas

2.4 PROCEDIMIENTOS BÁSICOS DE UNA OFICINA DE ADMINISTRACIÓN DE RIESGOS Y SEGUROS .

Uno de los medios para representar el funcionamiento de una unidad de trabajo cualquiera, es través de procedimientos, en los cuales se puede apreciar fácilmente el flujo de la información manejada, a continuación se muestran los procedimientos de las funciones básicas de una administración de Riesgos y Seguros, como lo son:

- 1.- Procedimiento para la investigación de Riesgos
- 2.- Procedimiento para el aseguramiento de bienes
- 3.- Procedimiento para el reclamo de siniestros

1. PROCEDIMIENTO PARA INVESTIGACIÓN DE RIESGOS

Unidades que intervienen en el procedimiento:

- * Unidad de Evaluación de Riesgo
- * Unidad Operativa de Instalaciones y Embarcaciones

Unidad de Evaluación de Riesgo

- 1.- Elabora cuestionarios sobre riesgos y frecuencia
 - 1.1.- Entrega copia de cuestionario a cada unidad operativa de instalación y embarcación para su llenado. (ANUAL)

Unidad Operativa

2. Recibe cuestionario y requisito
- Devuelve cuestionario a unidad de evaluación de Riesgo

Unidad de Evaluación

3.- Recibe cuestionario requisitado, revisa y evalúa

Unidad de Evaluación

4.- Elabora informe ejecutivo sobre riesgo a la Alta dirección para su administración y transferencia.

2. PROCEDIMIENTO PARA EL ASEGURAMIENTO DE BIENES

Unidades que intervienen en el procedimiento:

- * Usuario
- * Unidad de evaluación de riesgo
- * Unidad de transferencia de riesgo

Usuario

1.- Requiere de Seguro

Unidad de Evaluación de Riesgo

2.- Evalúa el Riesgo

Remite en su caso para su aseguramiento a unidad de transferencia de riesgo.

Unidad de Transferencia de Riesgo

3.- Selecciona compañía de Seguro.

Informa a usuario.

3. PROCEDIMIENTO PARA EL RECLAMO DE SINIESTROS

Unidades que intervienen en el procedimiento:

* Unidad operativa de instalaciones y embarcaciones.

* Unidad de atención de siniestros de:

Embarcaciones

Instalaciones

Carga

* Unidad de tesorería

Unidad Operativa

1.- Aviso de Siniestro Oportuno a Unidad de atención de Siniestro.

Requisitando: Acta protesta

Reporte de Inspección de datos

Reporte del valor estimado de daños

Peritaje de la autoridad marítima

Unidad de Atención de Siniestros

2.- Recibe aviso y documentación de siniestro, revisa y evalúa procedencia de reclamación para decidir:

- a) Reclamo al Seguro
- b) Reclamo a tercero
- c) Cancelar trámite de reclamo

Unidad de Atención de Siniestro

3.- Recibe informe de pago de seguro y/o tercero. Y comunica a tesorería para su enterado y registro.

4.- Comunica a usuario de recibo de pago. de indemnización de siniestro.

2.5 CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL CONTRATO DE SEGURO

MARÍTIMO

Los orígenes del Seguro Marítimo no se conocen con precisión, pero sin duda es el más antiguo de los seguros, algunos autores señalan como probable antecedente al denominado *Nauticum Foenus*, ó préstamo a la gruesa, el que consistía en un préstamo que podía recaer sobre el buque o sobre la mercancía transportada y el cual estaba limitado a la duración del viaje y para surtir efecto legal debía constar por escrito en los libros respectivos de puerto con los datos esenciales del mismo.¹⁴

La transformación del Seguro Marítimo, de normas jurídicas y económicas imprecisas a contrato de reglamentación, bien definido que ya involucran conceptos como el de asegurador, asegurado, primas, etc., se va alcanzando con el desarrollo de comercio marítimo internacional que se da en Inglaterra durante el siglo XVII, con el realce de sus empresas marítimas; su preeminencia en el ámbito de la Tecnología Naviera que impulsaron el surgimiento de las primeras compañías de seguro (*Lloyd's*) que atendieron al mercado de seguros con pólizas más adecuadas. Para satisfacer los elementos esenciales del seguro moderno, como son los grandes volúmenes de carga, la dispersión del riesgo a través del sistema de reaseguro y la operación del sistema a través de sociedades de seguros.

¹⁴ PETIT, Eugene, Citado por el Lic. Roberto Rivera y Rivera, "Notas del Seminario sobre Seguro Marítimo"; México, D.F., 5 y 6 de diciembre de 1983, pág. 2.

Actualmente el armador, por una norma de elemental prudencia asegura sus buques y la carga contra los riesgos de navegación. Así también como el buque, por otra parte puede constituir garantía de créditos concedidos al armador para financiar su construcción o por otros motivos, las personas que hayan concedido dichos créditos exigen que el buque se asegure contra el riesgo de pérdida total.

Nuestro país con escaso desarrollo marítimo no tiene Tribunales marítimos y mantiene una Legislación de Seguros Marítimos, que genera confusión por su duplicidad y dispersión en varias normas reguladoras como son:

- 1.-Ley de Navegación.
- 2.-Código de Comercio.
- 3.-Ley sobre el contrato de seguro.
- 4.-Ley general de Instituciones y sociedades mutualistas de seguros.
- 5.-Ley de adquisiciones y obra pública.
- 6.-Plan nacional de Contingencias para combatir y controlar derrames de hidrocarburos en el Mar.
- 7.-Convenio Internacional de Responsabilidad Civil por contaminación del mar por derrame de Hidrocarburos (CLC C9).

La Ley sobre el Contrato de Seguro cuenta en su totalidad con 196 artículos divididos en cuanto a la Póliza, la Prima, el Riesgo y la Prescripción.

LOS ARTÍCULOS DE IMPORTANCIA QUE SE REFEREN A LA PÓLIZA SON:

Art. 1o.- "Por el Contrato de Seguro la Empresa Aseguradora se obliga, mediante una prima a resarcir un daño o pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el Contrato".

Art. 2o.- "Las empresas de Seguro sólo podrán organizarse de conformidad con la Ley General de Instituciones de Seguros".

Art. 3o.- "El Seguro Marítimo se rige por las disposiciones relativas al Código de Comercio y por la presente Ley en lo que sea compatible con ellos".

Los que se refieren a la Prima son en importancia:

Art. 19.- "El Contrato de Seguro así como sus obligaciones y reformas se hará constar por escrito".

Art. 20.- "La Empresa Aseguradora obligada a entregar al contratante del seguro una póliza en la que consten los derechos y obligaciones de las partes. La póliza deberá contener:

- a) Nombre, domicilio de los contratantes y firma de la Empresa Aseguradora.
- b) La naturaleza de los riesgos garantizados.
- c) La cuota o prima del seguro.

d) Las demás cláusulas deberán figurar en la póliza de acuerdo a las disposiciones legales, así como a los convenidos lícitamente por los contratantes".

Art. 21.- "El Contrato de Seguro se perfecciona desde el momento en que el proponente tuviere conocimiento de la aceptación de la oferta. En los Seguros Mutuos será necesario además, cumplir con los requisitos que la Ley o los estatutos de la Empresa establezcan para la admisión de nuevos socios".

Art. 23.- "La Empresa Aseguradora tendrá la obligación de expedir, a solicitud y costo del asegurado, copia o duplicado de la póliza, así como de las declaraciones hechas en la oferta".

Art. 27.- "Cuando se pierda o destruya la póliza a la orden o al portador podrá pedirse la cancelación y reposición de la misma, siguiendo un procedimiento igual al que establece la presente Ley".

Art. 29.- "Las pólizas podrán ser nominativas a la orden o al portador, salvo lo que dispone la presente Ley sobre el Contrato de Seguro sobre la vida".

Los que se refieren a la Prima:

Art. 31.- "Sino hay estipulación expresa en la prima, se pagará por el contratante del seguro estará obligado a pagarla en su domicilio".

Art. 39.- "En los seguros por un solo viaje tratándose de transporte marítimo, terrestre, aéreo y de accidentes personales así como en los seguros de riesgos profesionales, no se podrá convenir el pago fraccionado en la prima".

Los que se refieren al riesgo:

Art. 45.- "El Contrato de seguro será nulo si al momento de su celebración el riesgo hubiere desaparecido o el siniestro se hubiera ya realizado".

Art. 46.- "Si el riesgo deja de existir después de al celebración del contrato, este se resolverá de pleno derecho y la prima se deberá únicamente por el año en curso".

En la Prescripción se enuncia:

Art. 81.- "Todas las acciones que se deriven de un contrato de Seguro Marítimo prescribirán en dos años, contados desde la fecha del acontecimientos que les dio origen".

Art. 83.- "Es nulo el pacto que abrevie o extienda el plazo de prescripción fijada en artículos anteriores".

En la Ley de Navegación y comercio Marítimo la totalidad de los artículos son 274. Siendo los más importantes:

Art. 222.- "El seguro Marítimo podrá contratarse por cuenta propia o de un tercero y se perfeccionará en el momento en que el solicitante tenga conocimiento de su aceptación por el asegurador. Su vigencia no podrá supeditarse al pago de la prima, a la entrega de la póliza o de cualquier otro documento equivalente. La póliza podrá expedirse a nombre del solicitante, de un tercero o al portador, a falta de póliza, el contrato se probará por cualquier otro medio de prueba legal".

Art. 225.- "El pago del importe del seguro será cubierto a mas tardar treinta días después de que el asegurador haya recibido los documentos e informaciones que funden la reclamación".

Los elementos básicos del contrato de seguro son :

PERSONALES (Asegurador, asegurante y Beneficiario)

MATERIALES (Cosa Asegurada, interes juridico y el Riesgo)

FORMALES (La Póliza)

En las pólizas usadas por las Aseguradoras Mexicanas, los riesgos marítimos que se cubren son:

Furia de los elementos, explosión, rayo, varada, hundimiento, incendio y colisión de buque (abordaje), o por las medidas gubernamentales en represión de dichos actos.

Ni por convenio se aseguran en la práctica mexicana, los daños ocasionados por la violación de disposiciones legales por parte del beneficiario, o los ocasionados por dolo o culpa grave del mismo.

Existen diversos tipos de pólizas de seguro marítimo y suelen clasificarse según cláusulas específicas o según el objeto del contrato.

Existen pólizas tipo del Instituto de Aseguradores de Londres, del Instituto Americano de Aseguradores Marítimos, de la Convención Danesa de Aseguradores marítimos, etc.¹⁵

Los tipos de Seguro Marítimo que más se practican son los siguientes:

¹⁵ CERVANTES AHUMADA, Raúl, Op. Cit. Pág. 673.

- A).- SOBRE CASCO Y MAQUINAS
- B).- SOBRE MERCANCIAS
- C).- DE PROVECHOS ESPERADOS
- D).- DE COASEGURO
- E).- DE REASEGURO
- F).- DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (PANDI)

LA PÓLIZA DE CASCO Y MAQUINARIA DE MAYOR USO ES LA PÓLIZA DE A TODO RIESGO:

Esta póliza cubre todos los riesgos que podemos llamar normales. Son estos los siguientes:

1.- Avería Particular

2.- Avería Gruesa

3.- Salvamento y Gastos de Salvamento

4.- Tres Cuartas Partes (o la totalidad, si así se pacta) de las averías causadas en choques contra otros buques o embarcaciones

5.- Pérdida total

6.- Pérdida total constructiva

- Se llama avería particular a todo gasto o perjuicio causado al buque por cualquier motivo, siempre que no haya sido producido voluntariamente por el armador o sus representantes.

- La avería gruesa es un gasto o un sacrificio extraordinario producido intencionada y razonablemente, con fin de preservar de un peligro la propiedad comprometida en una aventura marítima común.

Se llama gruesa o común porque afecta a la totalidad o comunidad de bienes comprometidos en la aventura marítima, es decir al buque, a la carga y al flete. Como la avería gruesa beneficia a todos ellos al evitar perjuicios mayores, es lógico que las tres partes contribuyan a sufragar los gastos, en la proporción en que se han beneficiado.

El concepto de avería gruesa es, pues, independiente del seguro marítimo. Este cubre, la participación que corresponde al buque en la avería gruesa. Es por otra parte, un concepto jurídico más antiguo, efectuándose las liquidaciones de la avería gruesa entre el armador y los cargadores, antes de existir el Seguro Marítimo.

La forma de liquidar los gastos entre el armador y cargadores, será la que entre ellos acuerden. Este acuerdo figura en una cláusula de la póliza de fletamiento o del conocimiento de embarque.

Generalmente en las pólizas de fletamiento o en el conocimiento de embarques se indica que la liquidación se hará por las reglas de York y Amberes. En las pólizas inglesas (Institute Time Clauses), se indica que la liquidación se hará según la Ley y la costumbre del lugar donde termine la aventura.

- Cuando un buque sufre averías que lo ponen en peligro total, salvo circunstancias especiales y poco frecuentes, el armador o sus representantes intentan su salvamento o los gastos producidos constituyen lo que, en la terminología del Seguro Marítimo se llama "salvamento". Son gastos causados razonable y voluntariamente para evitar una pérdida mayor. su concepto es muy parecido al de avería gruesa y su liquidación se hace en forma análoga.

Pero pueden existir gastos en los que el armador no incurra de manera voluntaria sino que son ajenos totalmente a su voluntad. Estos gastos son los que se llaman "Gastos de salvamento" no tienen parecido alguno con la Avería Gruesa .

El salvamento no puede realizarlo siempre el armador con sus propios medios, sino que lo contrata en la forma llamada el "salvamento" que es el costo de los servicios contratados mientras que los "gastos de salvamento" constituyen la remuneración de la persona que sin contrato alguno ni deseo del armador, sino por su propia iniciativa presta el servicio al salvamento.

- La póliza de seguro marítimo cubre las averías causadas a otro buque o embarcación y al propio buque asegurado, pero no a otros objetos fijos o flotantes, riesgo que no está cubierto. En las pólizas impresas figuran cubiertas solamente las tres cuartas partes del riesgo de daños a otros buques, pero en la inmensa mayoría de los casos se cubre la totalidad de éste riesgo específicamente de manera concreta en las cláusulas mecanografiadas de la

póliza. el motivo inicial de cubrir solamente $\frac{3}{4}$ partes del riesgo era el de dejar un descubierto a cargo del armador para que pusiese el máximo cuidado en evitar abordajes. Pero como la cuarta parte del riesgo no cubierto podía (y puede actualmente) cubrirse en un Club de Protección e Indemnización, los armadores empezaron a cubrir dicho riesgo en estos clubes lo que hizo que las compañías aseguradoras administrasen también esta cuarta parte del riesgo.

PERDIDA TOTAL

En este caso, la cantidad recuperable del asegurador es el valor asegurado total, casco y maquinas, fletes y desembolsos.

Además de la perdida total, está cubierto el riesgo de "perdida total constructiva" que tiene lugar cuando los gastos necesarios para efectuar el salvamento del buque, son superiores al valor asegurado y se toma la decisión de abandonarlo. Si el armador toma esa decisión, el buque pasa a ser propiedad del asegurador que puede si lo cree conveniente, proceder al salvamento pero lo normal es que la decisión de abandono sea tomada conjuntamente por ambas partes interesadas.

También puede suceder que, aun cuando el costo del salvamento sea superior al valor asegurado, el armador decida salvar y reparar el buque, en este caso, cobrara del asegurador la cantidad asegurada, debiendo cargar él con exceso de gastos.

SEGUROS SOBRE MERCANCÍAS

Puede contrarse sobre nave designada en que viajaran las mercancías o sobre nave sin determinarse.

El seguro sobre mercancías cubrirán, salvo convenio en contra, las cuotas que correspondan a la mercancías en las averías gruesas.

La póliza flotante o de abono, llamada en México abierta, cubre los riesgos de mercancías indeterminadas que viajen en un barco, hasta una suma convenida, se aplican a expediciones sucesivas y no se sabe cuando se convendrá el contrato ni cuales serán las mercancías que estarán comprendidas en él.

Estas pólizas son muy usuales y prácticas pero presentan ciertos riesgos de fraude, por ello algunas pólizas establecen el requisito de declaración de mercancías a cargar con 8 días de anticipación.

Seguro por cuenta de tercero o de quien corresponda: en el seguro marítimo es usual que quien contrata no tenga interés jurídico económico sobre las cosas aseguradas, y que por tanto, se contrate el seguro a favor de quien en el momento de verificarse el siniestro sea titular de dicho interés.

Las pólizas pueden ser nominativas o a la orden, las que operan en el tráfico marítimo suelen ser a la orden, por la conveniencia y necesidad que a menudo se da en transmitir las.

SEGURO DE PROVECHOS ESPERADOS

Quien embarca una mercancía lo hace porque espera, generalmente, obtener una ganancia consistente en el sobre precio que la mercancía tenga en el lugar de destino. Por ello, si la mercancía se pierde, sufrirá el propietario un daño por la pérdida del costo de la mercancía, y un perjuicio por lo que haya dejado de ganar al no poder venderla en el lugar de destino.

Y ese perjuicio constituye un interés jurídico-económico asegurable. El artículo 129 de la ley sobre Contrato de Seguros señala que es "lícito el Seguro de provechos esperados dentro de los límites de un interés legítimo".

COASEGURO

El artículo 10 de la ley General de Instituciones de Seguro. Señala que el coaseguro "Es la participación de 2 ó más instituciones en un mismo riesgo, en virtud de contratos directos realizados por cada una de ellas con el asegurado".¹⁶

Habrá coaseguro, dice Donati "cuando el mismo riesgo, sobre el mismo interés y por el mismo tiempo, se concluyen varios seguros con diversas aseguradores, con la predeterminación de la cuota entre los aseguradores diversos".¹⁷

REASEGURO

El artículo 10 de la ley General de Instituciones de Seguro, señala que el reaseguro es un contrato en virtud del cual una institución toma a su cargo total o

¹⁶ Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros: artículo 10 seguros y Fianzas, Editorial Porrúa, México 1933, pág. 14.

¹⁷ CERVANTES AHUMADA, Raúl, Op. Cit. pág. 898.

parcialmente un riesgo ya cubierto por otra o el remanente de daños que exceda de la cantidad asegurada por el asegurador directo.

El reaseguro es un contrato, mediante el cual el reasegurado es la compañía de seguros que previamente ha asumido los riesgos de sus clientes y el reasegurador es la empresa que reasegura una parte del riesgo asumido por la cedente siendo esta la compañía que ha suscrito pólizas con sus clientes. Su finalidad es atenuar las responsabilidades que pueden nacer de los siniestros repartiéndolos entre varias instituciones de seguros.

Se destaca que el reasegurador sigue la línea del asegurador, es decir, el asegurador dirige el proceso y los reaseguradores toman su parte de acuerdo al que ha llegado previamente el asegurador con su asegurado.

CLUB DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN

Se ha señalado anteriormente que existen riesgos marítimos que no están cubiertos por la tradicional póliza de seguro marítimo para cubrir estos riesgos en Inglaterra, a finales del siglo pasado surgieron asociaciones mutuas de armadores que se conocen por el nombre de Club de Indemnización y Protección (Protección & Indemnity Clubs).

Estas asociaciones funcionan como todas la mutuas de seguros repartiendo entre sus asociados, a prorrata, los gastos totales.

Esta Prorrata se hace en función del tonelaje de registro bruto. Cada armador paga como anticipo de la cantidad que pueda corresponderle al final del

año, una cifra trimestral por toneladas de arqueo bruto y al final del ejercicio se hace una derrama para repartir la diferencia que queda pendiente.

Los riesgos que cubren los clubs son muy variados, podemos clasificarlos en los siguientes grupos:¹⁸

Riesgos relativos a la tripulación.

Riesgos relativos a personas ajenas a la misma.

Riesgos relativos al cargamento.

Riesgos de daños a terceros.

Riesgos de contaminación del mar por derrames de hidrocarburos.

Otros Riesgos.

El armador no necesita, en general, cubrir todos los riesgos que el club puede asegurar porque algunos de ellos no existen en su caso concreto y otros están cubiertos por la Legislación Laboral de su país o incluso, por su póliza de seguros, de casco y maquinaria.

En este caso, el club admite la inscripción del buque sin cubrir determinados riesgos rebajando su cuota o participación en el reparto de gastos.

¹⁸ Reglas y Listas de Corresponsales 1993/1994, "The Steamship Mutual Underwriting Association Bermuda Limited", pág. 7-21.

CAPITULO III

SITUACIÓN ACTUAL DE LA ADMINISTRACIÓN DE SEGUROS EN LA GERENCIA DE TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA.

3.1 Los Seguros de PEMEX.

3.2 Situación Actual del Departamento de Seguros y Reclamos de la Gerencia de Transportación Marítima.

3.3 Objetivo Actual.

3.4 Políticas Actuales.

3.5 Funciones Actuales.

3.5.1 Funciones Actuales de la Jefatura.

3.5.2 Funciones Actuales de la Sección de Casco y Maquinaria.

3.5.3 Funciones Actuales de la Sección de Carga.

3.5.4 Funciones Actuales de la Sección de Instalaciones.

3.5.5 Funciones Actuales de la Sección de Pólizas y Finanzas.

3.6 Diagrama de Plaza Actual.

CAPITULO III

SITUACIÓN ACTUAL DE LA ADMINISTRACIÓN DE SEGUROS EN LA GERENCIA DE TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA

3.1 LOS SEGUROS DE PEMEX

La administración de los seguros en PEMEX, se caracteriza por el centralismo, manteniendo en su Gerencia Corporativa de Administración de Riesgos la función de contratar los diversos tipos de seguro requeridos por la empresa, así como elaborar la normatividad correspondiente,¹⁹ también recibe en su corporativo de Tesorería, todas las indemnizaciones por concepto de reclamaciones al seguro que tramiten las subsidiarias.

Por su parte los organismos subsidiarios, a través de sus áreas de Administración de Riesgos correspondiente, tienen la función de documentar y tramitar las reclamaciones ante la compañía de Seguros por los daños que resientan sus respectivos bienes, así como mantener vigentes las coberturas de seguro.

A las áreas operativas como lo es la Gerencia de Transportación Marítima le corresponde informar a la unidad de riesgo de PEMEX Refinación, todos los accidentes que ocurran en los bienes adscritos a su cargo y proporcionar la

¹⁹ Normatividad de Administración de Riesgos, Dirección corporativa de Finanzas 1992, pág 3.

documentación para reclamar los mismos ante el seguro. Así como proporcionar la información y documentación referente al seguro de sus bienes.

La Gerencia Corporativa de Administración de Riesgos, como se señaló anteriormente contrata todos los seguros de la empresa, con la compañía de Seguros Asemex, S.A., ya que de acuerdo con la ley de Instituciones y Sociedades Mutualistas de seguro, artículo 3º incisos I y II, prohíbe la contratación de seguros con empresas extranjeras.²⁰

Dichos contratos se realizan mediante adjudicación directa con Asemex, en razón de contar con la dispensa de la Secretaría de Hacienda y crédito Público para no efectuar la licitación y concursos correspondientes establecidos por la ley de Adquisiciones y Obra Pública así como los lineamientos para la contratación de Seguros sobre bienes patrimoniales, a cargo de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal.²¹

Asemex a su vez contrata al reaseguro de los riesgos de PEMEX, utilizando los servicios de la Empresa Reaseguradora propiedad de PEMEX establecida en Bermuda que se denomina KOT Insurance Company misma que inicio operaciones en el mes de abril de 1993, y cuyo propósito es disminuir la dependencia de la empresa de los mercados internacionales de reaseguro y reducir el costo del programa de seguros.

²⁰ Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

²¹ Lineamiento para la contratación de Seguros sobre bienes patrimoniales a cargo de las Dependencias y entidades de la Admón. Pública Federal.

PEMEX a través de KOT, ha renovado mediante una póliza integral a tres años (1995 - 1997), la cobertura que ampara a 100% la totalidad de los activos de PEMEX instalados en tierra y costa fuera, así sí como la responsabilidad civil derivada de sus operaciones.²²

LAS COBERTURAS DE SEGURO VIGENTES QUE AMPARAN LOS
ACTIVOS DE PETRÓLEOS MEXICANOS SON LOS SIGUIENTES:²³

PÓLIZA	LIMITE DE RESPONSABILIDAD	DEDUCIBLE
BIENES EN TIERRA	500 MILLONES DE DÓLARES	500 MIL DÓLARES
BIENES EN MAR	250 MILLONES DE DÓLARES	350 MIL DÓLARES
RESPONSABILIDAD CIVIL	300 MILLONES DE DÓLARES	10 MIL DÓLARES
TRANSPORTE DE CARGA	59 MILLONES DE DÓLARES	10 MIL DÓLARES
FONDOS EN EFECTIVO	59 MILLONES DE DÓLARES	10 MIL DÓLARES
CASCO FLOTA MAYOR	VALOR DE LA EMBARCACIÓN	125 MIL DÓLARES
CASCO FLOTA MENOR	VALOR DE LA EMBARCACIÓN	30 - 100 MIL DÓLARES
PANDI FLOTA MAYOR	500 MILLONES DE DÓLARES	UN MIL DÓLARES
PANDI FLOTA MENOR	500 MILLONES DE DÓLARES	UN MIL DÓLARES

²² Diario "El Financiero", México, D.F., lunes 15 de Junio de 1996, pág 27.

²³ Fuente: Gerencia de Administración de Riesgo, Resumen de Coberturas, Noviembre - 1996.

LOS SEGUROS DE LAS EMBARCACIONES

La Flota de embarcaciones propiedad de Petroleos Mexicanos se encuentra asegurada mediante las pólizas globales denominadas de casco y maquinaria y la de Responsabilidad Civil (PANDI).

La póliza de casco y maquinaria: N-CE-167075.²⁴ cubre el periodo del 1º de abril de 1996 al 1º de abril de 1997, amparando a 29 embarcaciones de la Flota Mayor y 69 embarcaciones de la Flota Menor, por daños al casco y a máquinas a consecuencia de alguno de los riesgos marítimos normales que se señalen en la póliza, misma que utiliza cláusulas tipo para casco del Instituto Americano de junio 2 de 1977. El costo global de la prima de esta cobertura es de \$5'100,858.06 USD (cinco millones cien mil ochocientos cincuenta y ocho dólares con ocho centavos).

La póliza de responsabilidad civil (PANDI): N-167051.²⁵ se contrato con Asemex, quien a su vez reaseguro con el CLUB STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION LTD DE BERMUDA, para el periodo anual del 20 de febrero de 1996 al 20 de febrero de 1997, amparando a 29 embarcaciones de la flota mayor y 55 de la flota menor ya que los chalanes por no tener autopropulsión no tienen esta cobertura. Esta póliza cubre la responsabilidad civil en que incurra la embarcación, hasta un límite de responsabilidad de \$500,000,000 USD (quinientos millones de dólares, moneda americana) cada

²⁴ Fuente: Dpto. de Seguros y Recursos, Gerencia de T. Marítimo, Pemex 1996. Póliza Casco N - CE - 167075 (ASEMEX)

²⁵ Fuente: Dpto. de Seguros y Reclamos GTM, PEMEX. Póliza de PANDI - N - 16 7051 (ASEMEX)

embarcación, cada accidente u ocurrencia, a consecuencia de los riesgos marítimos señalados en el clausulado de la póliza, misma que utiliza las cláusulas tipo de las reglas del club de PANDI.

El costo global de la prima de esta cobertura es de \$1'729,463.00 USD (un millón setecientos veintinueve mil cuatrocientos setenta y tres dólares, moneda americana).

RELACION DE EMBARCACIONES ASEGURADAS (96/97) BUQUES TANQUE.

NOMBRE	FECHA CONSTRUC.	EDAD/AÑOS A 1998	PRIMA(USD) SEGURO (PAND)	SUMA ASEGURADA CASCO (DOLARES)	PRIMA(USD) SEGURO CASCO
01.-AHKATUN	1980	18	71,275	38'400.000	303.595.13
02.-CANTARELL	1980	16	71,275	33'550.000	316.242.69
03.-CHAC	1976	20	53,540	11'399.000	86.678.84
04.-EMILIANO ZAPATA	1968	28	12,184	6'739.000	53.125.48
05.-FRANCISCO J.M.	1973	23	48,147	4'712.000	36.899.19
06.-GUADALUPE VICTORIA II	1983	13	70,298	19'683.000	212.471.07
07.-INDEPENDENCIA	1974	22	48,143	6'683.000	52.287.49
08.-JOSE COLONO	1980	16	37,603	21'648.000	154.272.85
09.-LAZARO CARDENAS II	1983	13	70,298	19'015.000	208.254.10
10.-MANUEL AVILA C.	1973	23	48,147	4'264.000	33.516.22
11.-MARIANO ESCOBEDO	1967	29	22,356	6'970.000	52.497.56
12.-MARIANO MOCTEZUMA	1974	22	48,143	4'839.000	37.967.27
13.-MELCHOR OCAMPO *	1968	28	20,823	1'969.000	17.374.31
14.-MONTERREY	1979	17	70,136	33'403.000	298.448.37
15.-NAUTICAS PEMEX *	1968	28	16,468	1'339.000	12.111.21
16.-NUEVO LAREDO	1978	18	38,993	14'098.000	51.694.06
17.-NUEVO PEMEX I	1967	29	72,014	22'539.000	211.792.28
18.-NUEVO PEMEX II	1968	28	72,011	26'883.000	252.786.63
19.-NUEVO PEMEX III	1968	28	72,011	28'655.000	263.459.84
20.-NUEVO PEMEX IV	1968	28	72,011	29'159.000	271.290.05
21.-PLAN DE GUADALUPE	1967	29	41,678	2'231.000	17.587.62
22.-QUETZALCOALT	1979	17	75,984	12'069.000	151.220.53
23.-REFORMA	1974	22	48,143	5'165.000	40.525.00
24.-REVOLUCION	1975	21	48,147	6'530.000	51.117.82
25.-REYNOSA	1978	18	70,136	25'590.000	228.840.96
26.-SEBASTIAN L. DE T.	1978	20	82,918	14'525.000	213.988.68
27.-TOLTECA **	1978	18	37,965	13,203.000	117.296.44
28.-VICENTE GUERRERO	1967	29	35,853	6'884.000	53.720.31
29.-18 DE MARZO	1977	19	92,928	18'430.000	275.302.09
SUBTOTAL FLOTA MAYOR			1'549.952	434'335.000	4'078.054.19

* EN TRAMITE DE BAJA

** EN REPARACION POR ACCIDENTE

RELACION DE EMBARCACIONES ASEGURADAS (REMOLCADORES)

NOMBRE	FECHA/EDAD CONST./AÑOS A 1996	SUMA ASEGURADA CASCO/U.S.D	PRIMA	
			SEGURO CASCO USD	SEGURO PANDI USD
01.-PEMEX I	1984=12	438,000	1,959.16	2,462
02.-PEMEX XXIX	1973=23	377,000	1,688.30	2,462
03.-PEMEX XXXI	1967=29	1'443,000	6,454.45	2,096
04.-PEMEX XXXIII	1967=29	1'513,000	6,767.57	4,190
05.-PEMEX XXXIV	1967=29	1'497,000	6,696.01	4,190
06.-PEMEX XXXV	1967=29	400,000	1,789.18	4,190
07.-PEMEX XXXIX	1967=29	750,000	3,354.70	7,179
08.-PEMEX XL	1968=28	1'250,000	5,591.18	7,179
09.-PEMEX XLII	1976=20	1'093,000	4,888.93	1,231
10.-PEMEX XLIII	1976=20	1'393,000	6,230.82	2,462
11.-PEMEX XLIV	1980=16	2'105,000	18,831.11	41,901
12.-PEMEX XLV	1980=16	2'450,000	25,570.20	2,462
13.-PEMEX XLVI	1981=15	2'450,000	25,570.20	2,462
14.-PEMEX XLVII	1982=14	3'315,000	34,598.05	7,179
15.-PEMEX XLVIII	1982=14	3'198,000	33,376.95	7,179
16.-PEMEX L	1990=06	5'204,000	62,072.88	2,462
17.-PEMEX LI	1990=06	5'043,000	58,648.39	2,462
18.-PEMEX LII	1990=06	5'146,000	61,381.06	2,462
19.-PEMEX LIII	1990=06	5'146,000	59,646.23	2,462
20.-PEMEX LIV	1991=05	5'524,000	65,889.82	2,462
21.-PEMEX LV	1991=05	5'417,000	62,997.87	2,462
22.-PEMEX LVI	1991=05	5'146,000	61,381.06	2,462
23.-PEMEX 392	1982=14	869,000	3,886.99	5,607
24.-PEMEX 393	1982=14	841,000	3,761.75	2,942
25.-PEMEX 394	1982=14	925,000	4,137.48	2,942
26.-PEMEX 395	1982=14	936,000	4,186.67	2,942
27.-PEMEX 396	1982=14	918,000	4,106.17	2,942
28.-PEMEX 397	1983=13	881,000	3,940.66	2,942
SUBTOTAL REMOLCADORES		65,668.00	639,601.84	98,663.00

RELACION DE EMBARCACIONES ASEGURADAS (LANCHAS)

NOMBRE	EDAD / AÑOS	SUMA ASEGURADA CASCO / USD	PRIMA SEGURO CASCO / USD	PRIMA SEGURO PANDI / USD
01.-L.G.-03	1982 = 14	512,000	2,575.95	NO TIENE
02.-ECOPEMEX		14'618,000	187,438.00	5,607
03.-PEMEX 15	1983 = 13	1'148,000	5,134.90	2,942
04.-PEMEX 151	1983 = 13	1'101,000	4,924.68	2,942
05.-PEMEX 152	1983 = 13	1'101,000	4,924.68	2,942
06.-PEMEX 153	1983 = 13	1'125,000	5,032.02	2,942
07.-PEMEX 154	1984 = 12	1'189,000	5,318.30	2,942
08.-PEMEX 155	1984 = 12	1'036,000	4,633.93	2,942
09.-PEMEX 156	1984 = 12	1'034,000	4,624.99	2,942
10.-PEMEX 157	1984 = 12	1'093,000	4,888.89	2,942
11.-PEMEX 368	1975 = 21	153,000	684.37	1,729
12.-PEMEX 369	1975 = 21	150,000	670.93	1,729
13.-PEMEX 370	1975 = 21	137,000	612.79	1,729
14.-PEMEX 379	1977 = 19	210,000	939.32	2,942
15.-PEMEX 380	1980 = 16	375,000	1,677.33	2,942
16.-PEMEX 381	1981 = 15	304,000	1,677.33	2,942
17.-PEMEX 382	1981 = 15	382,000	1,708.66	2,942
18.-PEMEX 384	1981 = 15	377,000	1,686.30	2,942
19.-PEMEX 385	1982 = 14	165,000	738.03	2,942
20.-PEMEX 386	1982 = 14	234,000	1,046.65	2,942
21.-PEMEX 386	1982 = 14	234,000	1,046.65	2,942
22.-PEMEX 388	1981 = 15	314,000	1,404.49	2,942
23.-PEMEX 389	1981 = 15	330,000	1,476.06	2,942
24.-PEMEX 390	1981 = 15	302,000	1,350.82	2,942
25.-PEMEX 391	1981 = 15	302,000	1,350.82	2,942
26.-PEMEX 652	1982 = 14	6'015,000	71,746.43	5,607
27.-PEMEX 653	1982 = 14	5'824,000	69,468.20	5,607
SUBTOTAL LANCHAS		39'765,000	388,463.97	80,848

RELACION DE EMBARCACIONES ASEGURADAS (CHALANES)

NOMBRE	EDAD / AÑOS	SUMA ASEGURADA CASCO / USD	PRIMA SEGURO CASCO / USD	PRIMA SEGURO PANDI / USD
01.-PEMEX 579	1980 = 16	530,000	2,370.66	NO TIENE
02.-PEMEX 580	1982 = 14	493,000	2,205.17	NO TIENE
03.-PEMEX 581	1982 = 14	493,000	2,205.17	NO TIENE
04.-PEMEX 582	1982 = 14	415,000	1,856.28	NO TIENE
05.-PEMEX 583	1982 = 14	415,000	1,856.28	NO TIENE
06.-PEMEX 584	1982 = 14	368,000	1,646.05	NO TIENE
07.-PEMEX 585	1982 = 12	398,000	1,780.23	NO TIENE
08.-PEMEX 586	1983 = 13	251,000	1,122.70	NO TIENE
09.-PEMEX 587	1984 = 12	411,000	1,838.39	NO TIENE
10.-PEMEX 588	1984 = 12	595,000	2,661.39	NO TIENE
11.-PEMEX 589	1984 = 12	595,000	2,661.39	NO TIENE
12.-PEMEX 606	1984 = 12	220,000	984.04	NO TIENE
13.-PEMEX 650	1984 = 12	351,000	1,570.00	NO TIENE
14.-PEMEX 651	1980 = 16	1,337,000	5,980.00	NO TIENE
SUBTOTAL CHALANES		6'872,000	30,738.08	
TOTAL GENERAL		546'640,000	5'100,858.08	1'729,463 ⁰⁰
PAGO TOTAL PRIMAS		\$6'830,321.08 USD	\$6'830,321.08	U.S.D.

3.2 SITUACIÓN ACTUAL DEL DEPARTAMENTO DE SEGUROS Y RECLAMOS DE LA C.T.M.

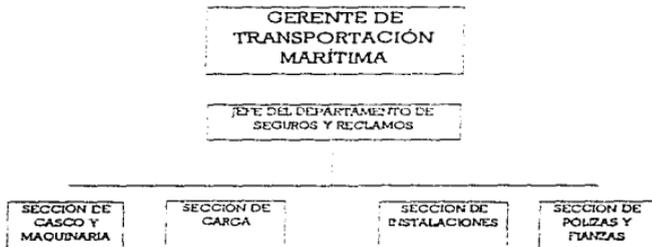
Esta se presenta en base al Diagrama Estructural de Organización del Departamento de Seguros y reclamos, así como su objetivo, políticas y funciones.

La información de este capítulo, no está reglamentada por ningún documento y fue recabada directamente del Departamento, por lo que refleja la forma en que están trabajando y las funciones que desempeña actualmente.

Tanto el Diagrama como las funciones, no están autorizadas por la Dirección General, sino que son producto de las necesidades de organización del propio Departamento.

A continuación se presenta el diagrama estructural de organización con el cual ha venido funcionando el Departamento de Seguros y Reclamos desde su establecimiento en 1994.

DEPARTAMENTO DE SEGUROS Y RECLAMOS
DIAGRAMA ESTRUCTURAL DE ORGANIZACIÓN ACTUAL



ENERO/1997.

3.3 OBJETIVO ACTUAL DEL DEPARTAMENTO DE SEGUROS Y RECLAMOS.

Lograr una eficaz y eficiente atención de la normatividad en materia de Seguros, contando para ello con la identificación plena de embarcaciones, instalaciones y productos transportados, así como normas y procedimientos de trabajo óptimos.

3.4 POLÍTICAS ACTUALES DEL DEPARTAMENTO DE SEGUROS Y RECLAMOS.

- 1.- Atender a las normas y procedimientos de Seguro establecidos.
- 2.- Coordinar actividades de seguro con las diversas dependencias involucradas en su administración.
- 3.- Promover la participación del personal de las superintendencias de zona y de las embarcaciones en la atención del control de Seguros y Riesgos.
- 4.- Los procedimientos y controles administrativos de Seguros serán periódicamente revisados y optimizados a fin de lograr que estos coadyuven a mejorar el funcionamiento del Departamento.

3.5 FUNCIONES ACTUALES DEL DEPARTAMENTO DE SEGUROS Y RECLAMOS.

3.5.1 JEFATURA.

FUNCIÓN:

Dirigir las acciones encaminadas al logro de los siguientes objetivos.

- Aseguramiento óptimo de los diversos bienes a cargo de la institución como son:

*Embarcaciones

*Instalaciones

*Carga

- Atención en tiempo y forma de las reclamaciones por daños resentidos en los bienes de la institución.

- Revisión permanente de los reglamentos y normas sobre Seguro marítimo con el fin de actualizar y capacitar al personal que interviene en la atención de Seguros.

- Control estadístico sobre siniestros, recuperaciones y gastos de Seguro.

- Ordenar, dirigir, analizar y canalizar los reportes técnicos elaborados a causa de un siniestro, con la elaboración directa del analista correspondiente en coordinación con la zona marítima.

- Dirigir las acciones encaminadas a documentar un siniestro en coordinación con el analista correspondiente.

- Verificar en coordinación conjunta con los analistas departamentales y los de la zona, que se unifiquen los criterios en la elaboración de documentos dirigidos como Actas de protesta, Cartas de Protesta y demás documentación referida a un siniestro.

- Asistir a reuniones a la Ciudad de México y participar en reuniones periódicas con el personal de la Unidad de administración de Riesgos para verificar avances y logros en la recuperación de daños.

- Solicitar en coordinación con la Unidad de Administración de Riesgos, la visita de inspectores de nuestro seguro e inspectores representantes de terceros.

- Participar conjuntamente con el personal de la Gerencia Jurídica y Unidad de Arrendamiento de Embarcaciones, en la revisión y planeación de estrategias y políticas ante terceros para la presentación de un reclamo en representación de la institución.

- Coordinadamente con la Gerencia Jurídica, participar en la elaboración de los convenios que se pacten con terceros por su presunta responsabilidad en un siniestro.

- En coordinación con el analista departamental y los de la zona, contribuir en la elaboración del dictamen técnico que pruebe la responsabilidad de un tercero, en un siniestro.

- Con la autorización de la Superioridad, Asistir a reuniones con personal de los clubes Protección e Indemnización, para la determinación de la responsabilidad de un buque en un siniestro.

- Dirigir y coordinar la elaboración y actualización de reglamentos y normas de Seguros Marítimos.

3.5.2 FUNCIONES DE LA SECCIÓN DE CASCO Y MAQUINARIA

FUNCIÓN:

- Conocer las normas sobre Seguros y el procedimiento de reclamación de los daños causados a las embarcaciones de la institución.

- Recibir los informes de la Superintendencias de zona sobre los reportes de daños, averías en el casco y maquinaria de las embarcaciones, coordinar y proporcionar la atención requerida para su reclamación al Seguro o a los presuntos responsables.

- Proporcionar aviso telefónico a la Unidad de Administración de Riesgos, a la Gerencia Jurídica o Unidad de Arrendamiento, para su intervención conforme a instructivos o normas de Seguros correspondiente.

- Confirmar por escrito a la Unidad de Administración de Riesgos, Gerencia Jurídica o Unidad de Arrendamiento, sobre la ocurrencia de daños o accidentes en las embarcaciones.

- Si el caso lo amerita, visitar, fotografiar los daños y entrevistas con el personal de las zonas, para obtener información requerida para efectos de la reclamación al Seguro.

- Obtener, analizar y ordenar la documentación de soporte de la reclamación.

- Revisar de acuerdo a los oficios recibidos, la documentación indicada cuidando que este completa, caso contrario, solicitar el complemento al sitio de donde provino la documentación preliminar.

- Formular estructura básica para la reclamación.

- Hacer índice de la documentación soporte de la reclamación.

- Hacer las observaciones pertinentes.

- Verificar que las facturas por reparación de daños amparen los valores correspondientes al reclamo.

- Investigar precios de materiales sin comprobantes, utilizando en las reparaciones de daños reclamados al seguro, así como los servicios proporcionados por el mismo fin.

- Determinar los conceptos indemnizables, incluyendo gastos complementarios.

- Al hacer la cuantificación, considerar las reglas correspondientes: I.V.A., fechas de tipo de cambio, etc.

- Calcular costos de traslado a reparación de las embarcaciones.

- Calcular costos de servicios de remolque de Embarcaciones.
- Cuantificar reparaciones diferidas, donde las hubo.

3.5.3 FUNCIONES ACTUALES DE LA SECCIÓN DE CARGA

FUNCIONES:

- Conocer las normas sobre Seguros y el procedimiento de reclamación de daños causados por terceros a las instalaciones de la Institución.
- Recibir los reportes de las Superintendencias de zona, sobre los casos de daños, averías en las Instalaciones a cargo de la Gerencia (muelles, edificios, boyas, mangueras submarinas, etc.) y coordinar la atención requerida para su reclamación al seguro o a los presuntos responsables.
- Al tener conocimiento de un siniestro avisa telefónicamente a la Unidad de Administración de Riesgos, Gerencia Jurídica y unidad de Arrendamientos, para su intervención conforme a instructivos o normas de Seguro correspondiente.
- Confirma mediante escrito a la Unidad de Administración de Riesgos, Gerencia Jurídica o Unidad de Arrendamiento, sobre la ocurrencia de daños o averías en las instalaciones.
- Procede a solicitar por escrito a la dependencia que controla el área donde ocurrió el accidente, la información y documentación necesaria para efectuar el reclamo.

- Si el caso lo amerita, visita y fotografía los daños así como entrevistas con el personal de las zonas, para obtener información requerida para efectos de la reclamación al seguro.

- Obtener, analizar, escoger y ordenar la documentación soporte de la reclamación.

- Calcular el monto estimado de la indemnización a reclamar, que resarza los daños que resintió la institución y comunicarlo a la Gerencia jurídica para su reclamación correspondiente.

- Mantener estrecha y permanente comunicación y coordinación con los responsables de la atención de accidentes y daños, en la Superintendencias de zona; para el control y seguimiento de las reclamaciones.

- Proporcionar el asesoramiento necesario al personal responsable de atender seguros en las Superintendencias de zona, para la elaboración de la documentación requerida para fincar el reclamo correspondiente, con fundamento en las normas y procedimientos establecidos por la Institución.

- Acordar con la Jefatura, para mantener informada de las gestiones realizadas de los nuevos casos.

- Proporcionar apoyo técnico a la Unidad de Administración de Riesgos en los trámites de recuperación por los daños de reclamo a la Aseguradora.

- Llevar un registro de los daños resentidos en las Instalaciones.

3.5.4 FUNCIONES ACTUALES DE LA SECCIÓN DE INSTALACIONES

FUNCIONES:

- Conocer las normas sobre seguros y el procedimiento de daños causados por terceros a las Instalaciones de la Institución.

- Conocer la póliza de transporte de carga y el procedimiento de reclamaciones al Seguro respectivo.

- Recibir los reportes de las Superintendencias de zona, sobre los casos de daños a la carga, propiedad de la Institución que sea transportada en embarcaciones propias o rentadas, y coordinar la atención requerida para su reclamación al Seguro o a los presuntos responsables.

- Avisar telefónicamente al tener conocimiento de un siniestro, a la Unidad de Administración de Riesgos, gerencia Jurídica y Unidad de Arrendamientos para su intervención conforme a instructivos o norma de Seguro correspondiente.

- Elaborar documento de nombramiento de inspector que represente los intereses de Petróleos Mexicanos, cuantificando los daños en cuestión.

- Confirmar mediante escrito a la Unidad de Administración de Riesgos y la Gerencia Jurídica sobre la ocurrencia de los daños a la carga.

- Proceder a solicitar por escrito a la dependencia que controla el área donde ocurrió el accidente, información y documentación necesaria para efectuar el reclamo.

- Si el caso lo amerita, visitar y fotografiar los daños, con objeto de probar las responsabilidades respectivas y proveerse de la documentación necesaria para efectuar el reclamo.

- Mantener estrecha relación de comunicación con los responsables de la atención de accidentes y daños de las Superintendencias de zona para el control y seguimiento de las reclamaciones.

- Proporcionar el asesoramiento necesario al personal responsable de atender Seguros en las Superintendencias de zona.

- Acordar con la Jefatura para mantenerla informada de las gestiones realizadas.

- Proporciona apoyo técnico a la Unidad de Administración de riesgos en los trámites de la reclamación.

- Llevar un registro de los daños resentidos en la carga.

- Analizar los reportes de inspección elaborados por inspectores independientes.

- Atender visitas de los inspectores independientes, contratados por la Institución.

- Conocer ampliamente los procesos de operación de carga, transporte marítimo y descarga de productos petrolíferos, petroquímicos y criogénicos para interpretar eficazmente los documentos manejados a causa del siniestro.

3.5.5 FUNCIONES ACTUALES DE LA SECCIÓN DE PÓLIZAS Y FIANZAS

FUNCIONES:

- Bajo la supervisión del Jefe del Departamento, realiza los estudios técnico-económicos de avalúo de las embarcaciones de la Flota petrolera.
- Tramitar ante la Subgerencia de Ingeniería Portuaria el avalúo de Instalaciones Portuarias.
- Conocer las normas sobre seguros y los diferentes procedimientos de reclamación de daños en los bienes de la Gerencia.
- Elaboración de los documentos dirigidos a la Unidad de Administración de Riesgos, para tramitar el aseguramiento de las Embarcaciones.
- Elaboración de documentos ante la Unidad de Administración de Riesgos para el aseguramiento mensual de las cargas transportadas en embarcaciones propias o rentables.
- Elaboración de los documentos ante la Unidad de Administración de Riesgos, para el aseguramiento de las Instalaciones Portuarias.
- Elaboración de documentos para el aseguramiento de los bienes de nueva adquisición (embarcaciones, instalaciones, monoboyas, etc.)
- Análisis, evaluación y control de fianzas otorgadas a Petróleos Mexicanos en garantía de pago de daños causados a los bienes de la Empresa.

- Análisis, evaluación y control de clausulado de las pólizas de Seguro de las Embarcaciones, instalaciones y Carga, así como su difusión del personal de las zonas y embarcaciones.

- Elaboración de notas informativas a la Superioridad sobre estadísticas, recuperaciones económicas y siniestros.

- Elaboración del informe mensual a la Unidad de Administración de Riesgos sobre viajes de las embarcaciones de la flota mayor de la Institución en aguas de los Estados Unidos, para los efectos de aseguramiento en la póliza Protección e Indemnización (PANDI).

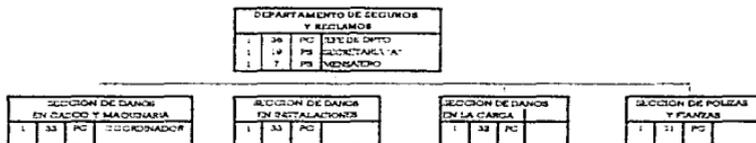
- Analizar e informar oportunamente a la Jefatura sobre causas de siniestros y su incidencia en la póliza.

- Investigación permanente sobre los diversos Convenios Internacionales que afectan al seguro Marítimo (Convenio Internacional CLC/69).

- Investigación permanente de Leyes, Códigos y Reglamentos, para la atención de reclamos por accidentes.

3.6 DIAGRAMA DE PLAZAS ACTUAL

En el diagrama que a continuación se presenta, se muestra la integración de personal con que cuenta actualmente el Departamento de Seguros y Reclamos, en el cual se observan tres columnas al margen izquierdo de cada Unidad Administrativa: la primera se refiere al número de plazas por cada puesto, la segunda al nivel de cada puesto y la tercera a su situación contractual.



ENERO DE 1997

El número, como ya se indicó, se refiere a las plazas autorizadas por la Dirección, para realizar las funciones del puesto que se indica. El nivel representa el salario que percibe cada plaza y no forzosamente la posición jerárquica. La situación contractual, se refiere al tipo de contrato que autorizó la Dirección para cada plaza y esta representada por las siguientes iniciales: P.C., Planta Confianza, P.S., Planta Sindicalizado.

Como se podrá observar, de las 7 plazas, 5 son de planta de confianza y 3 de planta sindicalizada.

CAPITULO I V

ANÁLISIS ORGANIZACIONAL DEL DEPARTAMENTO DE SEGUROS Y RECLAMOS

4.1 Plan de Trabajo.

4.2 Auditoria Administrativa en el Dpto. de Seguros y Reclamos.

4.3 Análisis Organizacional.

4.3.1 Jefatura

Análisis

Diagnóstico

4.3.2 Sección de Embarcaciones

Análisis

Diagnóstico

Recomendaciones

4.3.3 Sección de Instalaciones

Análisis

Diagnóstico

Recomendaciones

4.3.4 Sección de Carga

Análisis

Diagnóstico

Recomendaciones

4.3.5 Sección de Pólizas y Fianzas

Análisis

Diagnóstico

Recomendaciones

4.4 Resultado de Análisis Organizacional.

CAPITULO IV

ANÁLISIS ORGANIZACIONAL DEL DEPARTAMENTO DE SEGUROS Y RECLAMOS DE LA G.T.M.

4.1 PLAN DE TRABAJO

Para realizar el análisis organizacional del Departamento de Seguros y Reclamos, se pusieron en práctica las siguientes técnicas Administrativas:

1.- Auditoría administrativa, basada en la aplicación de un cuestionario, mismo que se anexa más adelante y el levantamiento de información tanto documental como de entrevistas.

2.- Análisis organizacional, efectuado y presentado por unidad administrativa y en el cual se hace un análisis de la situación actual, un diagnóstico en el cual se muestran las repercusiones de la situación actual y finalmente se dan algunas recomendaciones que pretenden elevar tanto la eficacia como la eficiencia del Departamento de Seguros y Reclamos en cuanto a:

- a) Estructura de organización
- b) Objetivos
- c) Políticas
- d) Funciones
- e) Sistemas y procedimientos

- f) Personal, proponiéndolo según la especialidad que se requiera
- g) Informes, sugiriendo el tipo y periodicidad más adecuados.

3.- La tercera de las técnicas más relevantes que se utilizó, se presenta en el capítulo quinto, y consiste en el Manual de Organización que se propone para el Departamento de Seguros y Reclamos.

4.2 AUDITORIA ADMINISTRATIVA EN EL DEPARTAMENTO DE SEGUROS Y RECLAMOS

A fin de conocer el funcionamiento real del Departamento de Seguros y Reclamos, se realizo una auditoría administrativa, a través de la cual se detectaron las deficiencias, irregularidades y factores que limitan y condicionan la consecución de objetivos.

Para obtener la información necesaria y cumplir con el propósito de la auditoría administrativa, se elaboró un cuestionario, mismo que se presento y solicito llenar al jefe del Departamento, y a cada uno de los analistas de sección que integran el Departamento.

La razón por la cual se escogió a todo el personal es porque son los ocupantes de las plazas donde se toman las decisiones, en consecuencia el trabajo es de responsabilidad.

A continuación se muestra el cuestionario que sirvió como herramienta de trabajo para la realización de la Auditoria Administrativa.

CUESTIONARIO PARA REALIZAR UNA AUDITORIA ADMINISTRATIVA EN EL DEPARTAMENTO DE SEGUROS Y RECLAMOS

- 1.- Unidad administrativa a la cual pertenece y puesto que ocupa.*
- 2.- Escolaridad*
- 3.- Antigüedad en el puesto*
- 4.- ¿ Conoce los objetivos del Departamento ?*

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

SI: Enúncielos

NO: ¿Porqué ?

5.- *¿ Conoce las políticas y funciones del Departamento ?*

SI: Enuncie las más importantes

NO: ¿Porqué ?

6.- *¿ Conoce el diagrama estructural de organización del Depto. ?*

SI: Preséntelo

NO: ¿Porqué ?

7.- *Explique ¿Cuál considera que es la finalidad de su trabajo ?*

8.- *¿ Cuáles son las principales actividades que realiza ?*

9.- *¿ Existen sistemas, métodos y procedimientos para la realización de su trabajo ?*

SI: Enuncie las más importantes

NO: ¿Porqué ?

10.- *¿ Existen factores que limitan su funcionamiento ?*

SI: Enúncielos

11.- *¿ Dispone de manuales de organización propios para efectuar sus actividades ?*

SI: ¿ Los toma en cuenta ?

NO: ¿Porqué ?

12.- De las actividades que realiza, indique ¿ Cuáles considera no debe efectuar ? y ¿ Porqué?

13.- Indique, ¿Cuáles actividades no realiza y considera debe efectuar ? ¿ Porqué ?

14.- ¿ Efectúan planes a futuro , tendientes a elevar la eficacia y eficiencia del Departamento ?

15.- ¿ Cuenta la unidad en que elabora, con las plazas necesarias para cumplir adecuadamente con las funciones adecuadas ?

16.- ¿ Considera usted que dispone de los recursos necesarios par cumplir con las actividades asignadas ?

17.- ¿ Supervisan su trabajo ?

SI: Indique ¿ Quién, frecuencia y en qué consiste dicha supervisión ?

18.- ¿ Lleva control del trabajo realizado ?

SI: ¿ En que Forma ?

NO: ¿ Porqué ?

19.- ¿ Qué tipo de informes elabora ? y ¿ A quién se los presenta ?

20.- ¿Cuál es la periodicidad de los informes que presenta ?

21.- ¿ Cuenta con formas adecuadas para realizar su trabajo ?

SI: Enúncielos

NO: ¿ Porqué ?

22.- ¿ Conoce el funcionamiento del Seguro Marítimo ?

SI: Expóngalo brevemente

NO: ¿ Porqué ?

23.- *¿ Conoce como se desarrolla la operación de un Seguro Marítimo ?*

SI: Expóngalo brevemente

NO: ¿ Porqué ?

24.- *¿ Conoce el procedimiento para tramitar un contrato de Seguro Marítimo?*

SI: Expóngalo brevemente

NO: ¿ Porqué ?

25.- *¿ Conoce el procedimiento para documentar un reclamo al Seguro ?*

SI: Expóngalo brevemente

NO: ¿ Porqué ?

26.- *¿ Conoce el procedimiento para documentar un reclamo ante terceros*

?

SI: Expóngalo brevemente

NO: ¿ Porqué ?

27.- *¿ Se capacita al personal del Departamento y de las Superintendencias de zona y de las embarcaciones ?*

SI: Enuncie los cursos de capacitación a los cuales haya asistido y su duración

NO: ¿ Porqué ?

28.- ¿ Considera que el personal que actualmente labora en le Departamento, está debidamente capacitado para desempeñar eficaz y eficientemente las actividades asignadas?

29.- ¿ Existen elementos capacitados para sustituir al personal del Departamento, cuando este se ausente ?

4.3 ANÁLISIS ORGANIZACIONAL

La información recabada mediante la aplicación del cuestionario se fusionó y se obtuvo una sola conclusión, la cual nos ayudo a efectuar un análisis y un diagnostico de la situación actual y así poder presentar una serie de recomendaciones para cada una de las unidades, las cuales redundarán, de llevarse a cabo, en elevar la efectividad del Departamento de Seguros y Reclamos.

A continuación se presenta el análisis, el diagnostico y las recomendaciones para cada una de las unidades que conforman el Departamento.

4.3.1 DEPARTAMENTO DE SEGUROS Y RECLAMOS

ANÁLISIS

a) La estructura de organización del Departamento de Seguros y Reclamos, se ha integrado de acuerdo a las necesidades de su funcionamiento, y no en base a un estudio detallado de su organización. Esta estructura actual, no está autorizada por la Dirección de PEMEX - Refinación.

b) No se encuentran señalados por escrito, ni los objetivos, ni las funciones, ni las políticas.

c) No existen sistemas, métodos ni procedimientos bien definidos, ni personal capacitado que los elabore y actualice.

d) No existe planeación de la operación, y los programas actuales son más bien a corto plazo.

e) No se han efectuado los estudios necesarios par determinar la cantidad de personal que requiere el Departamento, para realizar eficaz y eficientemente sus funciones

f) Actualmente el Departamento está integrado por 7 plazas, 5 de Planta Confianza y 2 de Planta Sindicalizado., los 5 de Planta Confianza realizan las funciones básicas del Departamento.

g) El Departamento, no controla el proceso de Seguro y Reclamaciones. sólo es parte de! mismo.

h) El Departamento, no tiene la Jerarquía y autoridad para atender con eficiencia a los Riesgos y Reclamaciones ante el Seguro y ante terceros.

i) No existen programas de capacitación especializada para el personal
DIAGNOSTICO

Al incrementarse las cargas de trabajo en el Departamento de Seguros y Reclamos, la organización actual presenta deficiencias que le obstruyen su eficaz y eficiente funcionamiento.

Las causas principales de su bajo rendimiento son:

a) No cuenta con personal suficiente

b) El personal actual no está debidamente capacitado

c) En su mayoría los sistemas, métodos y procedimientos de trabajo, así como los manuales de procedimiento son obsoletos.

d) No se planea adecuadamente la atención de los Riesgos y Reclamaciones al Seguro

e) Deficiente valuación de los bienes y riesgos amparados por el Seguro de Embarcaciones, Instalaciones, Muelles, Diques, Tanques de Almacenamiento, ductos, Monoboyas, etc.

f) Elevados deducibles establecidos en las actuales pólizas de Seguro Marítimo, situación que impide reclamar al Seguro un elevado porcentaje de siniestros y que son pérdidas que asume la Empresa.

g) Existe un importante número de embarcaciones menores que no están aseguradas.

h) Existen importantes riesgos no asegurados

i) Existen embarcaciones y bienes accidentados que demoran excesivo tiempo por su reparación e indemnización por parte del Seguro.

j) El Seguro no paga directamente las reparaciones de los daños de embarcaciones instalaciones y cargas transportadas, lo que burocratiza y demora el proceso de reparación e indemnización.

k) La utilización del Autoseguro de PEMEX ó Fondo de Siniestros, es de complicada aplicación lo que lo hace poco eficaz.

l) La existencia de diversas instancias de Petróleos Mexicanos en el proceso de Aseguramiento y Reclamación de Sinistros y su deficiente coordinación impide una eficaz atención de los Seguros y Reclamos en la Gerencia de Transportación Marítima.

m) El cumplimiento de la normatividad para la contratación de servicios de inspección de daños marítimos, que requieren de rapidez es un obstáculo en la atención y Admón. de Seguros.

n) Avisos extemporáneos de Sinistros al Departamento de Seguros y Reclamos por parte de las Terminales Marítimas y de los capitanes de embarcaciones.

o) Omisión de actas por equipo dañado

p) Deficiente inspección de daños

q) Extravío de la documentación

r) Deficiente integración de la documentación en un reclamo.

RECOMENDACIONES

a) Organizar la Superintendencia General de Riesgos y Seguros Marítimos, de forma tal que cuente con los recursos organizacionales, materiales humanos, tecnológicos y financieros necesarios, para cumplir con el objetivo que se le ha señalado por la superioridad.

b) Crear dentro de la Nueva Supctia., un Departamento que se encargue de elaborar y actualizar, tanto los sistemas, métodos y procedimientos de

trabajo, así como los manuales de organización que se requieran para optimar el funcionamiento de la Superintendencia.

c) La línea de Autoridad más adecuada para la Suptcia. Gral. de Riesgos y seguros es que dependa directamente de la Gerencia de Transportación Marítima.

d) Reclutar personal especializado para la realización de cada una de las funciones asignadas, así como elaborar y cumplir programas de capacitación para el personal de la Superintendencia.

4.3.2 SECCIÓN DE EMBARCACIONES

ANÁLISIS

a) En esta sección solo existe una plaza autorizada para cubrirse con personal profesional

b) En esta sección se atiende aproximadamente el 50% de accidentes que ocurren en la Gerencia de Transportación Marítima, durante el periodo de un año (aproximadamente 110 accidentes)

c) Esta sección no cuenta con apoyo del servicio de cómputo

d) Esta sección no cuenta con un adecuado apoyo del servicio de archivo

e) Esta sección no recibe apoyo adecuado para la realización de viajes de comisión a los lugares donde concurren accidentes marítimos

f) Esta sección no recibe apoyo adecuado de capacitación en Seguros Marítimos

g) Esta sección no recibe la información y documentación de accidentes en tiempo y forma por parte de las áreas operativas de Instalaciones y embarcaciones

h) El procedimiento de reclamación de daños en embarcaciones es obsoleto

i) Existe retraso en la indemnización y reparación de embarcaciones accidentadas

j) La indemnización recuperada en 1996 por Sinestros fue de 12'000,000 (Doce millones de dólares)

DIAGNOSTICO

- El Departamento de Seguros y Reclamos, requiere de una sección de embarcaciones con mayor estructura que le auxilie en su funcionamiento ya que soporta el 50 % del trabajo con tan solo una plaza

- La plaza de coordinador de daños, en embarcaciones es insuficiente para atender la demanda de trabajo, por lo que se presenta un fuerte rezago en la indemnización y reparación de daños en embarcaciones, representando serias pérdidas para la Empresa

- Es necesario que El Departamento cuente con personal capacitado, a fin de elevar la eficacia y eficiencia en su funcionamiento y distribuir mas adecuadamente las cargas de trabajo.

- Los deducibles de las pólizas de Seguro de Barcos son elevados lo que impide la reclamación de un 70% de accidentes

- No tiene autorización para contratar inspección de daños

RECOMENDACIONES

a) Es necesario crear cuatro plazas definitivas de confianza para atender las 4 Supticias. Generales de Zona de Transportación marítima que son:

Terminal Marítima Madero, Tamaulipas.

Terminal Marítima de Pajaritos, Veracruz.

Terminal Marítima de Salina Cruz, Oaxaca.

Terminal Marítima de Guaymas, Sonora.

Para auxiliar al Departamento y así atender no solo los Siniestros de embarcaciones, sino también otras funciones que es necesario llevar a cabo y que actualmente no se realizan.

b) Al crear estas plazas, debe efectuarse una delegación de deberes mas adecuada, de forma tal que la toma de decisiones no se centre en el jefe de Dpto. como lo es a la fecha

c) Autorizar la contratación de inspección de daños para documentar reclamos

4.3.3 SECCIÓN DE INSTALACIONES

ANÁLISIS

a) En esta sección sólo existe una plaza autorizada para cubrirse con personal profesional

b) En esta sección se atiende el 12% de accidentes que ocurren en la Gerencia de Transportación Marítima, aproximadamente 30 accidentes anuales

c) Esta sección no cuenta con el apoyo de Servicio de cómputo.

d) Esta sección no cuenta con un adecuado apoyo del servicio de Archivo

e) Esta sección no recibe apoyo para la realización de viajes de comisión a los lugares donde ocurren accidentes marítimos

f) Esta sección no recibe capacitación sobre Seguro Marítimo

g) Esta sección no recibe información y documentación de accidentes en tiempo y forma por parte de las áreas operativas de Instalaciones y embarcaciones

h) El procedimiento de atención de daños en instalaciones es obsoleto e incompleto

i) Existen deficiencias que impiden fincar reclamación a terceros responsables

j) Existen retrasos en la indemnización de daños por terceros por deficiencias en la reclamación

DIAGNOSTICO

El contar con una sola plaza para atender el total de Sinistros en instalaciones, resulta insuficiente.

El no atender el total de reclamaciones tiene consecuencias negativas, tales como: no recuperar pérdidas por siniestro, retrasar la integración de expedientes de reclamación, retrasar la obtención de indemnizaciones, Prolongar la inhabilitación de instalaciones y equipo dañado, obstaculizando la eficiencia del Servicio de ataque y operación de Buques en muelles y monoboyas marinas.

RECOMENDACIONES

a) Es necesario que esta sección cuente con el personal suficiente para revisar adecuadamente el total de siniestros en instalaciones

b) Este personal debe de estar capacitado en Reclamaciones y Seguro Marítimo

c) Autorización de contratación de Servicios de inspección de daños a Instalaciones por terceros, en forma ágil para documentar en tiempo las reclamaciones. Factor importante para probar responsabilidades

d) Proporcionar apoyo logístico, (computo, archivo, gastos de viáticos) para facilitar su trabajo

4.3.4 SECCIÓN DE CARGA

ANÁLISIS

a) En esta sección sólo existe una plaza autorizada para cubrirse con personal profesional

b) En esta sección se atiende el 20% de accidentes que ocurren en la Gerencia de Transportación Marítima, aproximadamente 40 accidentes anuales principalmente casos de derrame de Hidrocarburos al mar por Barco o rotura de mangueras durante operaciones de carga o descarga y otros tantos por contaminación ó mezcla de productos abordo de embarcaciones propias y de terceros

c) Esta sección carece de apoyo para contratar servicios de inspección de daños por lo que tiene que depender de la inspección que realice el área operativa, que se caracteriza por su lentitud, lo que resulta insuficiente para la reclamación oportuna

d) Esta sección no recibe adecuadamente la información y documentación de siniestro por parte de las áreas operativas, dificultándose su intervención eficaz

e) Esta sección no recibe capacitación sobre seguro marítimo

f) Esta sección en los casos de importancia es relegada su participación por la Jefatura, lo cual no es conveniente, para la eficaz atención de los casos

g) No existe procedimiento establecido para la atención de daños en la carga

DIAGNOSTICO

a) La falta de procedimientos y funciones bien definidas, ha originado en esta sección que no se lleve a cabo el total de funciones que deben realizarse, esto aunado a la deficiente comunicación con las áreas operativas, ha generado, complicaciones para documentar reclamos por daños y pérdidas en la carga; daños que en muchas ocasiones ha tenido que asumir la Empresa

RECOMENDACIONES

a) Es necesario que esta sección cuente con el personal suficiente para atender adecuadamente el total de siniestros en la carga

b) Debe elaborarse e implementarse un procedimiento para atender los reclamos de daños en la carga

c) Debe elaborarse e implementarse un procedimiento para atender los reclamos de daños al mar por derrame de hidrocarburos

d) Es necesario autorizar la contratación de inspectores independientes par al rápida atención de este tipo de accidentes

4.3.5 SECCIÓN DE PÓLIZAS Y FIANZAS

ANÁLISIS

a) Actualmente esta sección atiende diversas funciones como son:

- Reclamación de Fianzas por incumplimiento de proveedores o de Garantía de pago de daños. Aproximadamente 40 casos anuales.

- Revisión de las Pólizas de Seguro de los Bienes de la G.T.M. y su división a las áreas operativas

- Formulación de solicitud de Aseguramiento de Riesgos y Bienes de nueva Adquisición y/o modificación o corrección de coberturas

- Atención de requerimientos de los Aseguradores para mantener coberturas de Instalaciones, Embarcaciones, cargas y automóviles

-Atención de daños en automóviles de la Empresa.
Aproximadamente 30 casos anuales

b)Esta sección sólo cuenta con una plaza autorizada para cubrirse con personal profesional con el nivel más bajo del Dpto. Nivel 31

c) Esta sección no cuenta con el apoyo logístico de servicios de computo, archivo adecuado y facilidades para la realización de viajes de trabajo necesarios en su función

d) Esta sección elabora los informes semestrales de reclamos en trámite

DIAGNOSTICO

Para que esta sección funcione adecuadamente, es necesario que cuente con el personal suficiente profesional y capacitado.

Existe una deficiente valuación de los bienes y riesgos amparados por el Seguro, por lo que en caso de pérdidas, no se recupera lo suficiente para adquirir uno similar.

- Los deducibles establecidos en las actuales pólizas de Seguro Marítimo son elevados, lo que impide reclamar al Seguro cerca del 70% de los siniestros registrados en la Gerencia de Transportación Marítima

- Existe deficiente coordinación entre las dependencias de Petróleos Mexicanos, involucrados en la cobertura de Riesgos Marítimos

- El Fondo de Autoseguro de PEMEX.. es de difícil acceso por lo que no ha resultado útil para atender reparaciones por siniestros de los bienes de la Gerencia de Transportación Marítima

- La Reclamación de Fianzas por incumplimiento de contratos por parte de proveedores, se realiza con retraso y deficiencias en la documentación ya que el área de adquisiciones no proporciona la misma en tiempo y forma

- En la Reclamación de daños en Automóviles de la Empresa. La sección no tiene adecuado control sobre dicho proceso de reclamación, lo que impide un eficiente atención.

RECOMENDACIONES

a) Debe crearse plazas de confianza y ocuparse con personal profesional capacitado, para atender la función de Administración de Riesgos y otras para atender las reclamaciones de fianzas y automóviles

b) Debe elaborarse un informe mensual de los accidentes registrados y en trámite de reclamo con información completa de estimación de costo de los mismos

c) Debe elaborarse un avalúo de todos los bienes propiedad de la Empresa

d) Debe constituirse un fondo de Siniestros de la Gerencia de Transportación Marítima para que ampare los daños que no rebasan los deducibles del seguro comercial y garantice un ágil suministro de fondos para la reparación de accidentes

4.4 RESULTADO DEL ANÁLISIS ORGANIZACIONAL

Del análisis efectuado a cada una de las unidades administrativas que conforman al Departamento de Seguros y Reclamos y basándose en el diagnóstico de las mismas, se presentaron algunas recomendaciones para cada una de esas unidades.

Con el propósito de integrar una propuesta que coadyuvara a elevar tanto la eficacia como la eficiencia del Departamento de Seguros y Reclamos, se considera la problemática global y el total de las recomendaciones presentadas.

Como resultado del análisis Organizacional, en el próximo capítulo, se presenta la propuesta que constituye la conclusión del estudio.

CAPITULO V

SITUACIÓN PROPUESTA PARA LA SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS Y RECLAMOS

- 5.1 Diagrama Estructural de Organización Propuesta .
- 5.2 Objetivos Propuestos.
- 5.3 Políticas Propuestas.
- 5.4 Funciones Propuestas para la Superintendencia de Seguros y Reclamos.
 - 5.4.1 Funciones propuestas para la Sección de Evaluación de Riesgos.
 - 5.4.2 Funciones propuestas para la Sección de Prevención de Riesgos.
 - 5.4.3 Funciones Propuestas para la Sección de Transferencia de Riesgo.
 - 5.4.4 Funciones propuestas para la Sección de Seguro de Embarcaciones.
 - 5.4.5 Funciones propuestas para la Sección de Seguro de Instalaciones.
 - 5.4.6 Funciones propuestas para la Sección de Seguro de Carga.
 - 5.4.7 Funciones propuestas para la Sección de Jurídico y Fianzas.
- 5.5 Diagrama de Plazas propuesto.
- 5.6 Análisis Comparativo del Costo de los Trabajadores.

CAPITULO V

SITUACIÓN PROPUESTA PARA LA SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS Y RECLAMOS

La situación que se propone, incluye: el Diagrama Estructural de Organización, los Objetivos, las Políticas, las Funciones por Unidad Administrativa, el Diagrama de Plazas y el Análisis corporativo del costo de los Trabajadores.

5.1 DIAGRAMA ESTRUCTURAL DE ORGANIZACIÓN PROPUESTA PARA LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE SEGUROS Y RECLAMOS MARÍTIMOS

En el Diagrama que a continuación se presenta, se pueden apreciar los cambios estructurales que se proponen como son:

- Creación de la Superintendencia General de Seguros y Reclamos Marítimos, dependiente directamente de la Gerencia, para una mayor eficacia y eficiencia.

- Integración de las secciones que harán mas completa la labor de la Superintendencia y auxiliarán al logro de sus objetivos con mayor eficacia y eficiencia; estas Unidades son: Sección de Evaluación de Riesgos, Sección de Prevención de Riesgos, Sección de Transferencia de Riesgos.

5.2 OBJETIVOS PROPUESTOS PARA LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE SEGUROS Y RECLAMOS

1.- Lograr una eficaz y eficiente Administración de los Riesgos y Seguros de la Gerencia de Transportación Marítima, contando para ello con los sistemas, métodos y procedimientos de trabajo mas idóneos, que le permitan garantizar una seguridad financiera a la Empresa, en caso de perdidas por siniestros.

2.- Buscar el mejor método de protección de los Riesgos en embarcaciones, instalaciones y de carga, en beneficio de indemnizaciones.

3.- Buscar reducir los tiempos par la reclamación y obtención de indemnizaciones.

4.- Contribuir a la reparación inmediata de Unidades y Equipo que se encuentra fuera de servicio por siniestro.

5.- Contribuir a la prevención de siniestros en la Empresa, mediante la elaboración de programas de inspección y corrección de Riesgos.

5.3 LAS POLÍTICAS PROPUESTAS PARA LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE SEGUROS Y RECLAMOS SERÍAN LAS SIGUIENTES:

1.- Las secciones a cargo de la Superintendencia General de Seguros, darán igual servicio a todas las áreas operativas de la Gerencia, procurando siempre que el trato y la atención a los usuarios sea el correcto.

2.- La operación de las oficinas de Seguros en las Terminales Marítimas será objeto de una *Estrecha Vigilancia* , a fin de detectar y corregir oportunamente cualquier causa que la afecte.

3.- No cerrar ningún expediente de atención de Sinistros sin conocerse oficialmente el costo de su reparación de las causas que lo Generaron y de su Indemnización correspondiente.

4.- Se procurará el uso de sistemas de computo y equipo electrónico, para lograr una eficiente y eficaz administración de Riesgos y Seguros.

5.- Asegurar todas las unidades y equipo a cargo de la Gerencia de Transportación Marítima mediante el Seguro Comercial o el Autoseguro de la Empresa.

6.- Valuar anualmente todas las Unidades y equipos a cargo de la Gerencia de Transportación Marítima.

7.- Investigar, inspeccionar y prevenir riesgos en la Empresa.

8.- Los Procedimientos y Controles Administrativos de los Seguros, serán revisados y optimizados periódicamente a fin de lograr que estos coadyuven a mejorar la Administración de Seguros.

5.4 LAS FUNCIONES PROPUESTAS PARA LA SUPERINTENDENCIA GENERAL DE SEGUROS Y RECLAMOS SERIAN LAS SIGUIENTES:

1.- Coadyuvar con la Gerencia Corporativa de administración de Riesgos y las Unidades de Administración de Riesgos de las Direcciones Generales, en la Administración y atención de los Riesgos y Seguros de Petróleos Mexicanos.

2.- Administrar con eficiencia y eficacia los recursos humanos, materiales y financieros con que cuenta la Superintendencia par el logro y cumplimiento de los Objetivos fijados.

3.- Vigilar que las actividades desarrolladas por el personal a cargo, se cumplan dentro del marco normativo y procedimientos señalados para la Gerencia de Transportación Marítima.

4.- Vigilar que se elaboren los manuales de procedimiento, así como los instructivos necesarios que optimicen la administración de Seguros y Reclamos.

5.- Promover la elaboración y vigilar la implantación de sistemas, métodos y procedimiento de trabajo, que permitan acelerar y expeditar la atención de siniestros.

6.- Supervisar y mantener debidamente asegurados los bienes de la Gerencia de Transportación Marítima.

7.- Vigilar que las embarcaciones, instalaciones y procedimientos operativos, mantengan al clasificación de Seguridad requeridos para mantener las coberturas de Seguro vigentes.

8.- Promover la elaboración de programas de inspección y prevención de pérdidas.

9.- Formular e implantar el programa de autoseguro de la Gerencia de Transportación Marítima así como Administrativo.

10.- Revisar y controlar que todas las Fianzas depositadas a la Gerencia de Transportación Marítima, cumplan los requisitos de Garantía necesarios.

11.- Autorizar la contratación de Servicios de inspección de daños y avalúos de Bienes.

12.- Controlar el presupuesto de la Superintendencia General de Seguros y Reclamos.

13.- Promover la capacitación del personal de la Gerencia que se encuentre involucrada en la dirección de Embarcaciones, Instalaciones y Equipos; importante en materia de Seguros y Riesgos.

14.- Mantener informada a la Gerencia de Transportación Marítima, del avance de las actividades y funciones que le hayan sido encomendadas, así como de cualquier información que considere necesaria.

5.4.1 Las Funciones Propuestas para la Sección de Evaluación de Riesgos

1.- Elaborar los sistemas, métodos y procedimientos de trabajo, necesarios para la investigación y evaluación de Riesgos de Embarcaciones, Instalaciones y equipo de la Gerencia de Transportación Marítima.

2.- Estimar la dimensión y frecuencia de las pérdidas.

3.- Supervisar los valores de Embarcaciones, Instalaciones, Equipos y otras propiedades a cargo de la Gerencia de Transportación Marítima y ver que sus evaluaciones se encuentren disponibles y al día.

4.- Selección del mejor método para la Administración del Riesgo.

5.- Presentar a la Superintendencia, la evaluación de los Riesgos y pérdidas, a fin de que se realice una adecuada toma de decisiones.

6.- Planear, programar y efectuar seminarios de capacitación, sobre la Administración de Riesgos, en Coordinación con la Gerencia Corporativa de Administración de Riesgos.

5.4.2 Las Funciones Propuestas para la Sección de Prevención de Pérdidas

1.- Mantenimiento de registros de todos los accidentes, según, el número, tipo, causa y daño total resultante.

2.- Mantenimiento de Programas de inspección de Riesgos en Embarcaciones, Instalaciones Marítimo-Portuarias y Equipos de la Gerencia de Transportación Marítima.

3.- Informe a la Superintendencia sobre la Inspección y detección de Riesgos.

4.- Diseño de métodos para prevenir la repetición de accidentes.

5.- La atención para obtener en la prima de Seguro la reducción adecuada por las medidas de prevención de pérdidas adoptadas.

6.- La minimización de las Pérdidas mediante técnicas adecuadas de salvamento y otras iniciativas cuando ocurre el daño.

7.- Participación con los Ingenieros y Arquitectos de la Gerencia a planificar una nueva construcción de Embarcaciones, Instalaciones o compra de equipos que asegure la máxima seguridad y crédito importantes en la prima de seguro cuando la estructura se termine y ponga en uso.

5.4.3 Las Funciones Propuestas para la Sección de Transferencia de Riesgos serían las siguientes:

1.- Mantener actualizado el Registro y Control de Riesgos y de su Transferencia para su cobertura sea al Seguro comercial, al Autoseguro ó al LEASING.

2.- Tramitar ante la Gerencia Corporativa de Riesgos y/o Unidad de Riesgos que corresponda la cobertura de Riesgos y contratación de Seguros comerciales.

3.- Revisar que las Pólizas y cláusulas de Seguro estén acordes a lo solicitados y/o de acuerdo a las necesidades de la Gerencia.

4.- Difundir al personal operativo de Embarcaciones e Instalaciones, sobre las coberturas de Seguro y de sus especificaciones y regulaciones que exige su mantenimiento de vigencia.

5.- Formulación y Desarrollo del estudio de Integración de un Autoseguro por parte de la Gerencia de Transportación Marítima.

6.- Control del Autoservicio de la Gerencia de Transportación Marítima.

7.- Formulación y Desarrollo de estudios de Transferencia de Riesgos a terceros (LEASING).

5.4.4 Las Funciones Propuestas para la Sección de Daños en Embarcaciones

1.- Atender los avisos de siniestros ocurridos en Embarcaciones de Flota Mayor y Menor.

2.- En Coordinación con el área operativa en donde ocurre el daño, investigar las posibles causas del mismo y documentar las Pruebas para su reclamación.

3.- Formular los avisos de Siniestro al Seguro, en Tiempo y Forma.

4.- Coordinar y verificar que se haga llegar en su caso, las reclamaciones a Terceros, requiriendo las Garantías de pago correspondientes, señalando la cuantía de las indemnizaciones solicitadas.

5.- Tramitar en su caso, la Indemnización de daños por el Autoseguro de la Gerencia para una inmediata reparación o reposición de equipos y/o embarcaciones dañadas.

6.- Mantener actualizados, los sistemas, métodos y procedimientos de trabajo, que permita atender los daños en embarcaciones en forma eficaz y eficiente.

7.- Vigilar que los expedientes de siniestros en embarcaciones se mantengan actualizados y en orden.

5.4.5 Las Funciones propuestas para la Sección de Daños en Instalaciones

1.- Atender los avisos de siniestros y daños, ocurridos en Instalaciones Portuarias y Marítimas.

2.- En coordinación con el área operativa en donde ocurre el daño, investigar las posibles causas del mismo y documentar las pruebas respectivas para su reclamación.

3.- Formular los avisos de siniestros al Seguro en Tiempo y Forma.

4.- Coordinar y verificar que se haga llegar en su caso las reclamaciones a terceros requiriendo las garantías de pago de daños correspondientes, señalando la cuantía y las indemnizaciones solicitadas.

5.- Mantener actualizados los procedimientos de atención de daños en Instalaciones.

6.- Tramitar en su caso, la indemnización de daños por el autoseguro de al Gerencia, para una inmediata reparación o reposición de equipos y/o embarcaciones dañadas.

5.4.6 Las funciones Propuestas para la Sección de Daños a la Carga

1.- Atender los avisos de siniestros y daños ocurridos a la carga o productos propiedad de la Empresa.

2.- Elaborar los procedimientos y sistemas de trabajo para daños en la carga, según su origen:

- En Barco propiedad de la Empresa
- En Barco rentado por la Empresa
- En Barco propiedad de Tercero
- En Tanques de Tierra propiedad de PEMEX

3.- Atender los avisos de Siniestros y Danos de contaminación del mar por Hidrocarburos, provenientes de Barco o de Instalación Marítima.

4.- En coordinación con el área operativa en donde ocurre el daño, investigar las posibles causas del mismo y documentar las pruebas respectivas para su reclamación.

5.- Formular los avisos de siniestros al Seguro en Tiempo y Forma.

6.- Coordinar y verificar que se haga llegar en su caso las reclamaciones a terceros, requiriendo las garantías de pago correspondientes, señalando la cuantía de las indemnizaciones solicitadas.

7.- Tramitar en su caso, la indemnización de daños por el autoseguro de la Gerencia, para una inmediata reparación o reposición de equipos o instalaciones y su pronta puesta en servicio.

8.- En los casos de contaminación del mar por Derrame de Hidrocarburos y Evaluar dicho evento y tramitar la reclamación ante las organizaciones de Seguro correspondientes que pueden ser las siguientes:

- Seguro del Buque

- Seguro de la Carga

- Convenio Internacional de Indemnización de daños por contaminación del mar por derrame de Hidrocarburo. CLA/69

- Fondo Internacional de Indemnización de daños por contaminación del mar por derrame de Hidrocarburos. FOUND 82/84

- TOUNALOP. (Tanker Owner Voluntary Agreement Liability Oil Pollution)

- CRISTAL

8.- Mantener actualizada la información de la sección a fin de proporcionar a la Superintendencia cuando esta lo requiera.

5.4.7 Las Funciones Propuestas por la Sección Jurídica y de Fianzas serán las siguientes:

1.- Asesoría y Formulación de Reclamos Legales.

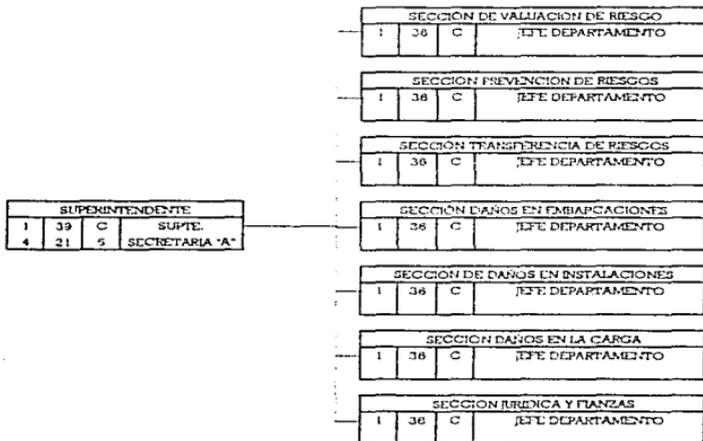
2.- Elaboración del Procedimiento para la atención de revisión y control de Fianzas entregadas a la Gerencia de Transportación Marítima en Garantía de cumplimiento de Trabajos y Servicios contratados por al Gerencia.

3.- Atención de las reclamaciones a las afianzadoras por incumplimiento de proveedores y contratistas de la Gerencia de Transportación Marítima.

5.5 DIAGRAMA DE PLAZAS PROPUESTO

En este diagrama, podemos apreciar el numero de plazas que se aumentan y las que se reclasifican, con relación a la situación actual.

SUPERINTENDENCIA GENERAL DE SEGUROS Y RECLAMOS DIAGRAMA DE PLAZAS PROPUESTO



5.6 ANÁLISIS COMPARATIVO DEL COSTO DE LOS TRABAJADORES

Los cambios Administrativos que se proponen, causan una erogación anual de \$710.000 (setecientos diez mil pesos M.N.), originada por la creación de 3 plazas y la reclasificación de 5 mas.

El análisis comparativo del costo de los trabajadores entre la situación actual y la situación propuesta para la Superintendencia General de Seguros y Reclamos, se muestra en el cuadro siguiente.

NIVEL	SITUACION ACTUAL		SITUACION PROPUESTA	
	Nº DE PUESTOS	EROGACION ANUAL	Nº DE PUESTOS	EROGACION
39			1	200.000
38				
37				
36	1	160.000	7	1.120.000
35				
34				
33	2	240.000		
32	1	108.000		
31	1	102.000		
30				
29				
28				
27				
26				
25	1	40.000	1	40.000
24	1	30.000	1	30.000
TOTALES	7	680.000	10	1.390.00

EROGACION PROPUESTA	\$	1.390.000 ⁰⁰
EROGACION ACTUAL	\$	680.000 ⁰⁰
EROGACION ADICIONAL	\$	710.000 ⁰⁰

En la columna de la izquierda se indica el nivel jerárquico de cada puesto, en la segunda columna el número de plazas actuales y en la tercer la erogación anual actual.

En la situación propuesta, se indica el número de plazas que se propone y la erogación anual adicional causada por estas plazas.

CONCLUSIONES

En el capítulo anterior se aprecia la situación propuesta, misma que constituye la conclusión del presente trabajo.

La implantación de aprobarse, proporcionará una serie de ventajas a la organización actual del Departamento de Seguros y Reclamos, dentro de las cuales a continuación se muestran algunos.

VENTAJAS QUE PROPORCIONA LA ORGANIZACIÓN E INTEGRACIÓN DE PERSONAL PROPUESTAS

VENTAJAS GENERALES

- Se integra un equipo especializado y profesional que podrá atender en forma íntegra la Administración de Riesgos y Seguros de la Gerencia de Transportación Marítima, con profesionalismo tal como se da en Empresas Marítimas de carácter Internacional.
- Se elevará la eficacia y eficiencia tanto de la Superintendencia como de la Gerencia de Transportación Marítima.
- Se reducirá el número de Embarcaciones, Instalaciones y equipos que se encuentra fuera de servicio por siniestro.
- Se reducirán los tiempos de reclamación y obtención de Indemnizaciones por siniestro.

- Se contribuirá a elevar la seguridad de las operaciones marítimas y a prevenir pérdidas.

VENTAJAS ESPECIFICAS

Se contará con los recursos humanos especializados que se dediquen a elaborar y actualizar los sistemas, métodos y procedimientos de trabajo de la Superintendencia de Seguros y Reclamos, esta función a través de las tres secciones de Nueva Creación.

Al integrarse la Superintendencia General de Seguros y depender directamente de la Gerencia de Transportación Marítima, se le otorga jerarquía e importancia a los riesgos y seguros de la Empresa, por lo que las áreas operativas atenderán con mayor celeridad los requerimientos de la Superintendencia.

En la organización propuesta, se considera la plaza que se dedique a descubrir, investigar y valorar los riesgos de las Embarcaciones, Instalaciones y Equipos de la Gerencia; así como supervisar los valores de dichos bienes, todo esta será la función principal de la sección de Evaluación de Riesgos.

Al contar con la nueva sección de prevención de pérdidas, y con personal profesional y capacitado, se podrán registrar todos los accidentes y el daño total resultante, así como desarrollar programas de inspección y detección de riesgos y diseñar métodos de prevención y repetición de siniestros, lo que elevará la

seguridad y eficiencia de la Empresa Pública de Transportación Marítima de PEMEX.

Con la creación de la plaza de Transferencia de Riesgos, con personal especializado, se espera contratar seguros comerciales para cubrir los riesgos principales y constituir e autoseguro de la Gerencia de Transportación Marítima, para cubrir todos los riesgos no amparados por el seguro comercial, y cuya función será proporcionar los Fondos necesarios para reparar daños en forma rápida y eficaz para la pronta puesta en marcha de los bienes afectados. Y no esperar el lento proceso de reparación por la vía de mantenimiento normal.

Con la reclasificación de las 5 plazas profesionales, que actualmente ya existen, se espera otorgar una justa recompensa al nivel especializado y profesional que deben tener las plazas que ocupan y que actualmente se consideran de baja percepción en comparación al nivel de la Empresa y del mercado de trabajo en países de alto nivel marítimo asimismo se espera que dicha percepción le otorgue estabilidad y seguridad económica y no se distraiga en otras actividades por necesidad de obtener mayores ingresos.

Consideramos que esto contribuirá que el citado personal se esfuerce en reducir los rezagos en la atención de reclamos de accidentes marítimos.

A fin de optimizar los servicios administrativos de la Superintendencia, se propone la adquisición de computadoras personales para que el propio personal profesional, elabore sus documentos y escritos y almacene su información.

Además de las ventajas que proporcionará la implantación de la estructura propuesta, el presente proyecto repercutirá favorablemente en la Gerencia de Transportación Marítima en:

Se obtendrá un considerable ahorro económico, ya que evitará en gran medida los cuantiosos costos que representan mantener por largos periodos fuera de servicio por siniestro a Embarcaciones, Instalaciones y Equipos. Los Seguros deberán indemnizar inmediatamente la reparación de daños.

Se obtendrá un considerable ahorro económico ya que los programas de prevención de pérdidas evitarán en gran medida la ocurrencia o repetición de accidentes.

Se obtendrán ahorros al tramitar en la prima de seguros la reducción adecuada por las medidas de prevención de pérdidas adoptadas.

De ocurrir siniestros, se recuperará en periodos de tiempo más cortos, las indemnizaciones correspondientes sin afectar los presupuestos operativos y de mantenimiento normal de la Empresa.

Se cumplirá con eficiencia a las prescripciones que establece la ley en materia de seguros de los bienes de organismos públicos.

Se producirá un elevado prestigio de la Administración de la Flota Petrolera e Instalaciones de PEMEX, en materia de Seguridad y Prevención de Riesgos mejorando la imagen de PEMEX.

BIBLIOGRAFIA

OBRAS CONSULTADAS

- Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. México. Editorial Herrera, 1970.
- Camarena Patiño, Javier. La Hazaña Jurídica Petrolera(1914-1938) PEMEX. México, D.F. 1990.
- Engels, Federico. El origen de la familia, la propiedad privada y el estado, Editorial Aguilar, 2ª edición, Madrid.
- Fraga, Gabino. Derecho Administrativo, Editorial Porrúa, 31ª edición, México, D.F.
- Friedman, Milton. Libertad de Elegir, Editorial Grijalvo, S.A. Barcelona.
- Fuentes Delgado, Ruben. Economía del Transporte Marítimo, Editorial Poli, México 1977.
- Greene R., Mark. Riesgo y Seguro, Editorial Mapfre, España, 3ª edición 1979.
- Hernández Yzal, Santiago. Derecho Marítimo, Tomo I y II, Barcelona, España, Editorial Cadi, 1968.
- M. Keynes, John. La Teoría de la ocupación, el interés y el dinero, Editorial Fondo de Cultura Económica, México 1943.
- Olvera de Luna, Omar. Manual de Derecho Marítimo, Editorial Porrúa, México, 1978.
- Petit , Eugene. Notas del seminario sobre seguro marítimo, México, D.F., 1983.
- Porrúa Pérez, Francisco. Teoría del Estado, Editorial Porrúa, México 1991.
- Sánchez Quiroz, Francisco Javier. Historia y Naturaleza del Seguro Marítimo, México, Escuela Libre de Derecho, 1957.
- Smith, Adam. La Causa y Origen de la Riqueza de las Naciones, Editorial Aguilar, 2ª edición, Madrid, 1961.
- Ulianof Lenin, Vladimir Ilich. Sobre el Estado, Materiales de Cultura y Divulgación Política Clásica, Nº 35, México 1988.

LESGILACIÓN CONSULTADA

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Código de Comercio.

Código Penal para el Distrito Federal.

Código Civil para el Distrito Federal.

Diario Oficial de la Federación del 15 de agosto de 1996. Relación de Entidades Paraestatales, México, D.F.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Ley Reglamentaria del artículo 27 Constitucional, en el Ramo del Petróleo.

Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos y Organismos Subsidiarios.

Ley para el Control de los Organismos Descentralizados.

Ley de Adquisiciones y Obra Pública.

Ley para la Desincorporación de Organismos Descentralizados.

Ley de Navegación.

Ley sobre el Contrato de Seguro.

Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

Lineamientos para la Contratación de Seguros sobre Bienes Patrimoniales, a Cargo de las Dependencias y
Entidades de la Administración Pública Federal.

Normatividad de Administración de Riesgos, Dirección Corporativa de Finanzas 1992.

Póliza de Seguro de Casco y Maquinaria de la Flota de PEMEX N-CE-167075 de Asemex 1996.

Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil (PANDI) de la Flota de PEMEX N-CEPI-167051 de Asemex

1996.

DIARIOS Y REVISTAS

Conozca PEMEX 1994. Gerencia de Información y Relaciones Públicas, México, D.F.

Diario la Jornada, martes 17 de septiembre de 1996, México, D.F.

Diario la Jornada, viernes 4 de octubre de 1996, México, D.F.

Diario la Jornada, jueves 30 de septiembre de 1996, México, D.F.

Diario la Jornada, jueves 11 de septiembre de 1996, México, D.F.

Diario el Universal, lunes 15 de agosto de 1994, México, D.F.

Diario el Financiero, lunes 15 de julio de 1996, México, D.F.

Memoria de Labores 1995, Petróleos Mexicanos.

Revista PEMEX LEX. El Daño y su Reparación en el Sistema Jurídico Mexicano, mayo-junio, 1990.