

22
2e)



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS

PROPUESTA DE TARIFA PARA EL SEGURO
DE TRANSPORTES CARGA

T E S I S

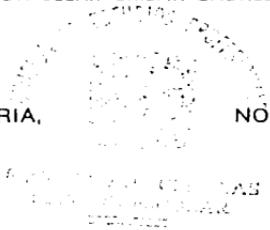
PARA OBTENER EL TITULO DE
A C T U A R I O
P R E S E N T A :
LETICIA CASTAÑEDA FLORES

DIRECTOR DE TESIS: ACT. CESAR CRISPIN CASTILLO VILLANUEVA

CIUDAD UNIVERSITARIA,

NOVIEMBRE 1997.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**





Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis 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.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AVÉÑMA DE
MEXICO

M. en C. Virginia Abrín Batule
Jefe de la División de Estudios Profesionales de la
Facultad de Ciencias
Presente

Comunicamos a usted que hemos revisado el trabajo de Tesis: *Propuesta de Tarifa para el Seguro de Transportes Carga.*

realizado por *Leticia Castañeda Flores*

con número de cuenta *8416473-3*, pasante de la carrera de *Actuaria.*

Dicho trabajo cuenta con nuestro voto aprobatorio.

Atentamente

Director de Tesis

Propietario *Actuario Cesar Crispin Castillo Villanueva*

Propietario *Maestro en Economía Arturo Lorenzo Valdes*

Propietario *Actuario Fernando Alonso Perez Tejada*

Suplente *Actuario Mauricio Aguilar Gonzalez*

Suplente *Maestra en C. Virginia Abrin Batule*

11/17
[Signature]
[Signature]
Virginia Abrin Batule

Consejo Departamental de Matemáticas

[Signature]
Maestra en D.P. *Maria del Pilar Alonso Reyes*

DEDICATORIA:

La culminación de esta tesis, y por tanto de mi licenciatura, fue con el gran apoyo e impulso que mi madre siempre me ha dado, gracias mamá.

También agradezco a mis hermanos, Silvia, Maru y Fernando, por el apoyo que me dieron cada uno en su momento, y a mi padre por en los primeros años siempre aplaudir mis logros escolares.

Desco hacer extensivo un sentir de agradecimiento por la confianza que siempre ha tenido en mis logros a mi amigo Julio.

Agradezco el apoyo y comprensión que siempre he tenido de mi jefe y amigo, Germán.

A mi director de tesis agradezco la asesoría, presión y tiempo para el desarrollo de este trabajo

**Propuesta de Tarifa
para el
Seguro de Transportes Carga**

CONTENIDO

	Página
INTRODUCCIÓN	i
CAPÍTULO I Marco histórico	
1.1 El seguro	1
1.2 El seguro de transportes	1
1.4 El seguro en México	5
CAPÍTULO II Marco teórico	
2.1 Administración de riesgos	9
2.2 Legislación afín al seguro de transportes carga	14
2.3 Términos afines al seguro de transportes carga	23
2.4 Coberturas	30
2.5 Tipos de pólizas	41
2.6 Tarifa actual	44
2.7 Antecedentes estadísticos	54
CAPÍTULO III Propuesta de tarifa	60
Conclusiones	75
Bibliografía	78

INTRODUCCIÓN

En la actualidad para que una persona suscriba el seguro de transportes carga requiere para obtener la cuota a aplicar usar la tarifa vigente de este seguro. Sin embargo, la actual tarifa para determinar la cuota sólo considera:

- medio de transporte,
- lugar geográfico de origen y destino del embarque,
- tipo de empaque,

características que en la práctica no son suficientes para una buena evaluación y suscripción de riesgos, por lo que los suscriptores se ven obligados a apoyarse además en su propia visión o impresión muy particular que les da su poca o mucha experiencia, para evaluar los factores adicionales que ellos crean convenientes para determinar la cuota que debe cubrir el asegurado. Esta situación en la práctica propicia que la tarifa no se aplique y sólo sirva como un indicativo para la cotización de seguros de transportes carga.

Lo anterior aunado a que a partir del 3 de enero de 1990 decretó la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (S.H.C.P.) la desregulación del mercado asegurador, fue lo que motivó la inquietud de elaborar una tarifa que incluyera más parámetros de los actuales, y así obtener la cuota para cada asegurado sin que el suscriptor se vea en verdaderos aprietos para determinarla; asimismo se pretende con la tarifa propuesta unificar los criterios de los suscriptores para un mismo riesgo, además de dejar un rango mínimo de factores para la estimación del suscriptor.

La desregulación se refiere principalmente, a que antes era obligatorio que todas las compañías de seguros utilizaran la tarifa diseñada por la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (A.M.I.S.) para cotizar los seguros de transportes. La liberación del mercado, permite que cada compañía de seguros utilice sus propias tarifas diseñadas con base a su experiencia. Sin embargo, dada la complejidad del seguro, diversidad de factores que intervienen para una correcta evaluación y tarificación del riesgo, la falta de creación de estadísticas adecuadas por las compañías, es comprensible la demora de tarifas que se adecuen más a los riesgos reales de los asegurados.

Debido a que se observó que existen factores adicionales que intervienen en la determinación y evaluación del riesgo como son:

- incremento o reducción de deducibles;
- variación en la comisión del agente;
- medio de transporte propio o del servicio público,
- si las personas que realizan la carga y descarga de maquinaria o mercancía, tienen los conocimientos técnicos y equipo adecuado;
- si se emplea contenedor y cuáles son las características de éstos;
- si se tiene contratado el servicio de guardias custodios;
- si se emplean logotipos alusivos a la mercancía o razón social, en tamaños minúsculos;
- monto de suma asegurada y frecuencia de embarques.

La mayoría de estos factores sólo se conocen en embarques de pólizas específicas que son las menos en número y monto de prima y como la intención es plantear una tarifa para todos los tipos de embarques, es que sólo se considerarán de estos factores los que en la práctica sea factible conocer en todos los tipos de contratos del seguro de transportes carga. Debido a que varios de estos factores se reflejan en los resultados de siniestralidad del asegurado, se optó por incluir en la tarifa propuesta un factor que evalúe la experiencia histórica del riesgo, además de algunos de los conceptos antes citados con base a recargos y descuentos.

Es decir, con el presente trabajo se propone el diseño y estructura de una tarifa para el seguro de transportes carga, que sea flexible y amoldable a una gama más amplia de las características de los riesgos, tanto para seguros nuevos como para renovaciones con base a los datos que proporcione el asegurado.

Para lograr este objetivo, primeramente se proporcionarán algunos antecedentes del seguro en México y otros países.

CAPÍTULO I ANTECEDENTES

1.1. EL SEGURO

Desde los inicios de la humanidad, ésta ha estado expuesta a diversos riesgos implícitos en su vida cotidiana, como son las enfermedades, inundaciones, sequías, incendios, rayos, terremotos y muchos otros.

El hombre se percató de que debía protegerse de alguna forma, de tal suerte que comenzó a distribuir sus riesgos con los demás.

Los egipcios, griegos, romanos y hebreos, miles de años antes de la Era Cristiana, ya establecían reglas de ayuda mutua entre los comerciantes marítimos para protegerse del daño o pérdida de las mercancías, o de la embarcación; ayuda a las familias de los guerreros que morían en la lucha, al contribuir a su sustento temporal, o auxiliarse en caso de enfermedad.

En realidad el origen del seguro va ha la par del surgimiento y evolución del seguro de transportes, pues fue el primero de los demás tipos de seguros.

1.2. EL SEGURO DE TRANSPORTES

En sus orígenes sólo consideró la pérdida de mercancía durante los embarques efectuados en barcos, ya que el transporte terrestre era poco utilizado debido a que no existían los medios modernos de transporte terrestre y aéreos, por tanto el nombre del seguro fue precisamente el de seguro marítimo.

De las formas embrionarias del Seguro en general son las siguientes:

- **Avería Gruesa o Común.** Su esencia es la siguiente:

"Si algo se sacrifica durante un transporte marítimo en el interés común de los participantes, todos ellos deben contribuir a reponer lo sacrificado." ¹

"[...] la Avería Gruesa es una institución del derecho marítimo internacional, que como tal no tiene en principio nada que ver con el seguro de transportes. La Avería Gruesa ha tenido su propio origen e historia y se ha desarrollado a través de los siglos a la par del seguro marítimo." ²

"[...] la única conexión entre la Avería Gruesa y el Seguro Marítimo la constituye el hecho de que la eventualidad que afronta cualquier armador o comerciante de ver sus bienes afectados por un sacrificio de Avería Gruesa o de verse ante la obligación de pagar una contribución a la Avería Gruesa, es un riesgo de transporte marítimo y como tal puede asegurarse bajo una póliza de seguro marítimo en adición a los demás riesgos."³

"[...] la Avería Gruesa era una práctica establecida entre los comerciantes de la Isla mediterránea de Rodas ya alrededor de mil años antes de Cristo. En dicha isla debe haber existido una ley o toda una legislación marítima ya alrededor del año 400 AC, pero lamentablemente no ha preservado nada escrito al respecto.

¹ H. Fischer, El seguro de transportes de mercancías, pág. 29, sexto párrafo.

² H. Fischer, op. cit. pág. 29, primer párrafo

³ Ib. págs. 36-37

La primera mención auténtica del principio de la *Avería Gruesa* la encontramos en la legislación romana. Los criterios difieren en cuanto a la época en la cual se comenzó a practicar la *Avería Gruesa* en el Imperio Romano y sobre cuándo se incorporó por vez primera en su legislación. Lo que sabemos es que dicho principio queda anclado en la legislación romana alrededor del año 530 de nuestra era cristiana bajo la referencia de "*Lego Rhodia de Jactu*" (de la ley rodiana de echazón) como sigue:

La Ley de Rodas dispone que -en caso de que mercancías son echadas sobre bordo para aligerar el barco- todos deben contribuir para reponer lo que fue dado para todos

[...] En la época moderna, la *Avería Gruesa* forma parte del derecho marítimo de todas las naciones marítimas y de hasta las naciones mediterráneas (como Suiza por ejemplo). Esta pluralidad de legislaciones ha creado serios problemas en el campo marítimo internacional puesto que -no obstante ser idéntico el principio de la *Avería Gruesa* en todas las legislaciones nacionales - muchas disposiciones de orden general y referentes a la forma de liquidación y procedimiento jurídico, etc. difieren de un país al otro.

[...] El primer intento de establecer disposiciones internacionales reconocidas se hizo en 1860 en Glasgow, pero no dio resultado. En 1864 se redactaron una Reglas en York, las cuales sin embargo no llegaron a aplicarse. En el año de 1877 y siguiendo una insinuación de la Asociación Internacional del Derecho (*International Law Association*), se redactaron nuevas reglas en una conferencia en Amberes, bajo el nombre de "*Reglas de York-Amberes*". Dichas reglas fueron revisadas por primera vez en 1890 en Liverpool, más tarde en Estocolmo en 1924, en Copenhague en 1950 y por última vez en Hamburgo en 1974.

A pesar de que estas Reglas de York-Amberes no lograron introducirse en todas las legislaciones nacionales del mundo, merecen ser consideradas como derecho contractual internacional, puesto que la mayoría de las compañías navieras del mundo las han adoptado en sus contratos de fletamento y conocimientos de embarque.

[...] Mejor que en ninguna otra parte vemos en las Reglas de York-Amberes lo que hoy día es la *Avería Gruesa*[...]

Existe un acto de *Avería Gruesa* cuando, y solamente cuando, se ha hecho o contraído, intencionada y razonablemente, algún sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo marítimo.⁴

- **Préstamo a la Gruesa.** Usual en la Edad Media como mecanismos de seguridad en el comercio marítimo, este sistema de préstamo se transformó en el seguro marítimo como tal, y se presentó en dos formas:

- 1) **Préstamo Marítimo.** "Se trataba de préstamos sobre embarcaciones y/o cargamentos que los comerciantes concertaban antes de emprender un viaje marítimo. Lo que hace tan diferente dichos préstamos de los demás - y que permite asimilarnos al seguro- es que eran reembolsables con fuertes intereses solamente si la embarcación o la mercancía llegaba a su destino felizmente. Si el barco o la mercancía no llegaba a su destino, el comerciante deudor, quedaba libre de toda obligación, es decir no tenía que devolver la suma prestada ni pagar los intereses pactados. Con este sistema, era el prestamista quien participaba en la suerte que corría un barco y su mercancía durante el trayecto marítimo. Los intereses eran por cierto muy altos y variaban entre un diez y doce por ciento para un viaje de ida en el Mediterráneo y entre un 22 ½ y 30% para un viaje de ida y vuelta. En tales tasas se hallaba naturalmente comprendido el factor riesgo, es decir algo así como una prima de seguro.

⁴ Ib. págs. 30-31

- 2) Si un capitán de barco, después de haber emprendido viaje, se encontraba con dificultades por cualquier percance podía - para salvar la mercancía, pagar reparaciones y poder seguir con el viaje - contratar un préstamo a la gruesa, es decir hipotecar su barco. La hipoteca o deuda tenía que reembolsarse solamente si el barco llegaba felizmente a su destino, y en tal caso naturalmente con intereses. También existía la posibilidad de hipotecar la mercancía, caso en el cual se habló de "respondencia". Estas prácticas han perdido toda su importancia con la introducción de los medios modernos de comunicación como el telégrafo y la radio.

[...] el préstamo marítimo era el medio de seguridad más importante para el comercio marítimo. Esta situación perduró de hecho hasta el año de 1234 de nuestra era, año en el que el papa Gregorio IX elevó a la Ley Canónica el pensamiento de aquella época de que era inmoral el aprovecharse de la necesidad del prójimo, por lo que se prohibió a todo Cristiano prestar dinero a interés por ser contrario a la moral cristiana.

A consecuencia de esta prohibición, los comerciantes - que ya en aquellos tiempos no estaban dispuestos a cargar solos el riesgo que representaba una travesía por mar - tenían que recurrir a su ingenio para crear un sistema que no infringiera dicha Ley Canónica. El resultado que no se dejó esperar fue la separación del riesgo del préstamo. En lugar de prestar se prometió el pago de una suma para el caso de que el barco o la mercancía no llegaran a su destino y a cambio de ello se cobraba de antemano el precio de esta promesa. Había nacido el seguro marítimo y con él, el seguro como tal.⁵

"El primer contrato de seguros del cual se tiene conocimiento, es un seguro marítimo que se pactó en Génova en el año 1347, bajo la denominación "polizza". Y hoy día no parece caber duda de que las primeras pólizas de seguros se emitieron así en Italia.

[...] Fue también Italia desde donde los Longobardos o Lombardos llevaron a la práctica y el conocimiento del seguro marítimo a Inglaterra. Los Lombardos se asentaron en Londres y dieron al lugar de su residencia el nombre de "Lombard Street", calle londinense que sigue existiendo hoy día como centro asegurador importante."⁶

Los salones de café de fines del siglo XVII y comienzos del XVIII tuvieron un lugar importante en el mundo de los hombres de negocios de Londres.

Alrededor de 1680, Edward Lloyd abrió en Tower Street uno de estos cafés, que empezó a ser frecuentado por armadores, mercaderes, capitanes de marina, hombres de negocios para hablar de negocios de navegación y seguro marítimo, intercambiar noticias recientes relacionadas con todo lo marítimo.

"No era Eduardo Lloyd quien aceptaba seguros, sino sus clientes por cuenta y riesgo propios. Llegaron a ser conocidas con el nombre de "underwriters" (suscriptores) porque ponían sus firmas en las pólizas, uno debajo del otro, es decir suscribían las pólizas."⁷

Después de operar 200 años como Sociedad no registrada que funcionaba como mercado internacional de seguros y centro de información marítima, en 1871, se constituyó como la Corporación de Lloyd's bajo Acta del Parlamento.

"La Corporación misma no acepta seguro, sino se limita a poner a la disposición de sus socios los locales y demás facilidades.

Los socios suscriptores (underwriting members) responden individual y personalmente por las obligaciones que emanan de sus aceptaciones o suscripciones, y esto de manera ilimitada, es decir hasta con todo su patrimonio particular."⁸

⁵ Ib. págs. 20-21

⁶ Ib. pág. 22

⁷ Ib. pág. 23

⁸ Ib. pág. 23

Actualmente se han establecido reglas financieras y generales que lo regulan.

La evolución del comercio moderno y el aumento de las sumas de dinero en juego, hicieron que los socios de Lloyd's se agruparan para formar sindicatos.

Cada riesgo aceptado por los sindicatos queda automáticamente repartido entre los socios del respectivo sindicato, de acuerdo con un cuadro de distribución fijo y acordado de antemano.

"En 1974 existían 276 Sindicatos de los cuales 112 se ocupaban de los seguros de transportes."⁹

"La primera compañía de seguro marítimo se fundó en París en 1668, pero desapareció poco después

En Inglaterra se formaron las primeras compañías - después de una fuerte oposición de parte de Lloyd's - bajo el Acta de 1720. Eran la "London Assurance" y la "Royal Exchange Assurance", las cuales siguieron como únicas compañías inglesas hasta 1824."¹⁰

A la fecha, permanecen en el mercado mundial del Seguro de Transportes, la Sociedad de Lloyd's y Compañías de Seguros.

"En cuanto al seguro de transportes se refiere, cabe mencionar que este no era más que seguro marítimo hasta hace tal vez poco más de siglo y medio apenas, y no fue sino con la introducción de los medios modernos de transportes terrestres y aéreos que se extendió el seguro marítimo a cubrir también estos riesgos y para establecerse así como seguro de transportes. Los ingleses -como buenos conservadores que son- siguen hablando de Seguro Marítimo (Marine Insurance) cuando se refieren al Seguro de Transportes en General."¹¹

⁹ Ib. pág. 24

¹⁰ Ib. pág. 27

¹¹ Ib. pág. 22

1.3. EL SEGURO EN MÉXICO

A continuación presento una semblanza del desarrollo del seguro en México, apegada principalmente al aspecto jurídico.

En 1865 se tuvo la primer noticia acerca de compañías de seguros en México, época del Imperio de Maximiliano, ya que se fundaron cuatro.

La forma en que debían operar se publicó en el diario oficial de aquellos años llamado Diario el Imperio.

El desarrollo del seguro en México tuvo sus inicios formales con la promulgación, el 4 de junio de 1887, del *Código de Comercio*, en el que se reglamentó a los seguros marítimos y los seguros mercantiles; esta fecha corresponde al periodo de gobierno del General Porfirio Díaz (1876 - 1911).

Según este Código, la mercantilidad del contrato de seguros se basaba en que el sujeto asegurador debía ser comerciante o sociedad mercantil y el objeto asegurado debía ser mercancía o negociaciones comerciales.

En cambio el seguro de personas se consideró como un contrato civil, por lo que se reglamentó a través del Código Civil, expedido por el año de 1884.

En 1889, se expide el nuevo Código de Comercio, en el cual se modifica el criterio para la mercantilidad del seguro, pues ahora basta que el sujeto asegurador sea una empresa aseguradora, para que el contrato de seguros sea mercantil.

El 16 de diciembre de 1892, se legisó la primera Ley sobre materia del seguro, la *Ley Sobre Compañías de Seguros* que básicamente contuvo disposiciones fiscales.

Por este tiempo (1892), el seguro de vida era practicado por dos compañías de seguros mexicanas, *La Mexicana* y *La Fraternal*, que pronto cerraron y por siete agencias de empresas norteamericanas, sobre cuya solvencia y métodos de operar se sabía muy poco y cuya desaparición posterior causó serios perjuicios a los asegurados.

Respecto al seguro de otras clases, lo realizaban agencias de empresas extranjeras.

En el periodo de 1895 a 1910, además de las compañías antes citadas, funcionaron las siguientes:

- ◆ *Compañía General de Seguros Anglo Mexicana* en el seguro de automóviles, fundada en 1897.
- ◆ *La Nacional*, en la operación de vida, fundada en 1901.
- ◆ *Latinoamericana* en la operación de vida, fundada en 1906.
- ◆ *Compañía de Seguros Veracruzana* en los seguros de incendio y transporte marítimo, fundada en 1908.

El 25 de mayo de 1910, aún durante la dictadura de Porfirio Díaz, se expidió la primera ley que reglamentaba las operaciones de seguros sobre la vida en México, la *Ley Relativa a la Organización de las Compañías de Seguros sobre la Vida*.

Se enfocó a proporcionar garantías para los asegurados, vigilando la administración y procedimientos de los seguros, los aspectos más importantes de esta ley fueron

- 1) El seguro sólo podría ser practicado por empresas constituidas como sociedades anónimas o por mutualistas
- 2) Las empresas, requerían para operar seguros, la autorización previa de la Secretaría de Hacienda.
- 3) Las compañías dedicadas al seguro de vida, accidentes y enfermedades no podían practicar legalmente otros ramos de índole distinta.
- 4) Hizo obligatoria la constitución y la inversión de reservas técnicas y de previsión.
- 5) Estableció la inspección oficial de acuerdo con el reglamento respectivo.
- 6) Las tarifas de primas y los documentos de contratación de seguros, deberían ser previamente aprobados por la Secretaría de Hacienda.
- 7) Se exigió a las empresas la publicación periódica de sus estados financieros.
- 8) Se ordenó la creación de un departamento de seguros.

Sin embargo, no se aplicó esta Ley al control de las compañías, debido a los problemas político-sociales prevalecientes durante esa época (1910 - 1920, Revolución Mexicana).

La preocupación del Estado por proteger el bienestar del asegurado empezó a delinarse en 1910, pero no fue sino hasta 1926 (durante el gobierno de Plutarco Elias Calles) cuando se decidió controlar más eficazmente a las compañías de seguros, a través de la promulgación, el 25 de mayo, de la *Ley General de Sociedades de Seguros*, a fin de garantizar protección al asegurado.

Esta Ley extendió el control del Gobierno, que existía en el seguro de vida, a todas las operaciones del seguro. Uno de sus objetivos principales es: exigir garantías de solvencia y moralidad. Cabe observar que una deficiencia importante en esta Ley, fue que continuó permitiendo, pues no prohibió, la actividad en México de compañías extranjeras, a través de agencias.

Esta ausencia de exclusividad a compañías mexicanas o más bien la escasez de una Ley que condicionara el establecimiento de compañías extranjeras y las sujetara a las leyes mexicanas afectó la economía del país.

El 26 de agosto de 1935, durante el gobierno de Lázaro Cárdenas, se promulgaron y entraron en vigor, la *Ley General de Instituciones de Seguros* y la *Ley sobre el Contrato de Seguro*.

La primera, nacionalizó el seguro y permitió el correcto funcionamiento de la industria aseguradora.

La segunda estableció las normas para la interpretación y la adecuada aplicación de dicho contrato.

Entre los puntos más sobresalientes de la *Ley General de Instituciones de Seguros* se encuentran los siguientes:

- 1) El control y la vigilancia técnica y administrativa (ya no exclusivamente fiscal) de las instituciones aseguradoras, por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través de la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros.¹²

¹² Hoy llamada Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (C.N.S.F.)

- 2) Las bases para la organización y funcionamiento de las empresas de seguros, las cuales a lo más, podían tener en su capital un 49% de participación extranjera
- 3) Clasificó a las empresas en dos grupos
 - a) Nacionales: aquellas en cuyo capital mayoritario fuera del Estado
 - b) Mexicanas: las constituidas con capital privado
- 4) Prohibió la operación activa de seguros en territorio mexicano, a cualquier persona que careciera de la autorización expresa para operar como institución de seguros o en representación de una que estuviera en el país.
- 5) Estableció el monto mínimo de capital que las sociedades anónimas debían tener, desde su inicio, dependiendo de los ramos que fuesen a practicar, además de las condiciones que en este aspecto deben cubrir las sociedades mutualistas.
- 6) Clasificó el seguro en tres operaciones:
 - I Vida
 - II Accidentes y Enfermedades
 - III Daños: subdividida en los ramos
 - a) Incendio
 - b) Marítimo y Transportes
 - c) Responsabilidad Civil y Riesgos Profesionales
 - d) Automóviles
 - e) Agrícola
 - f) Crédito y Diversos
- 7) Permitted el establecimiento de empresas para operar exclusivamente el reaseguro.
- 8) Obligó la constitución de las reservas técnicas:
 - Reservas de riesgos en curso,
 - Reservas para obligaciones pendientes de cumplir,
 - Reserva de provisión, y
 - Las demás previstas en la misma ley
- 9) Estableció que las reservas y el capital, deben ser invertidos en ciertos bienes o valores mexicanos con el fin de fortalecer la economía del país.

El 3 de enero de 1990, durante el gobierno de Carlos Salinas de Gortari, se realizaron importantes modificaciones a la *Ley General de Instituciones de Seguros*, algunos de los cuales son:

- 1) La tarifa de los seguros hasta esta fecha, habían sido iguales para todas las compañías; a partir de esta ley cada compañía podrá usar la tarifa que ella quiera, siempre y cuando sea justa y suficiente, de acuerdo a la revisión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (S.H.C.P.) a través de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas
- 2) Los planes, tarifas, coberturas, papelería y otros conceptos, las compañías de seguros deben enviarlas a la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas para su registro y vigilancia, ya no para su autorización, conforme al artículo 36.A.
- 3) Las estipulaciones que contengan los contratos en las diversas operaciones de seguros, así como el importe de las primas y extraprimas, su devolución y el pago de dividendos o

bonificaciones en las pólizas que cuenten con este beneficio, se aplicarán sin excepción a todos los riesgos de la misma clase, de acuerdo al artículo 36 A

- 4) Para garantizar la solvencia requerida por las compañías de seguros y cumplir con sus obligaciones, se introdujo un nuevo concepto: el margen de solvencia determinado por el capital mínimo de garantía
- 5) Se autoriza el establecimiento de oficinas representantes de reaseguradoras extranjeras, pero sólo para ceder o aceptar reaseguro.
- 6) Cambió el nombre de la presente ley, Ley General de Instituciones de Seguros, a quedar con el nombre de *Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros*
- 7) Asimismo cambió el nombre de la comisión reguladora, llamada *Comisión Nacional Bancaria y de Seguros*, a denominarse *Comisión Nacional de Seguros y Fianzas*

En la actualidad, 1997, con el Tratado de Libre Comercio firmado por México, Canadá y U.S.A., que entró en vigor el 1o. de enero de 1994, se están estableciendo compañías extranjeras de seguros; asimismo se está invirtiendo capital extranjero en las compañías mexicanas ya constituidas, lo que abre una nueva etapa en la historia del seguro en México.

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

2.1. ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO

Toda empresa requiere allegarse de materia prima para procesarla o de mercancía para distribuirla, enviar a sus clientes el producto terminado, comprar o trasladar bienes como maquinaria, equipo o mobiliario entre sus filiales o ubicaciones

Al trasladar dichos bienes estos están expuestos a diversos riesgos que les propician daños, destrucción, extravío, riesgos que al convertirse en realidad causan un grave perjuicio a su propietario al originar desequilibrios financieros que pueden ir desde la disminución en la utilidad del ejercicio hasta la quiebra de la empresa.

Sin embargo existen formas de evitar, disminuir, eliminar o transferir estas posibles pérdidas, a través de una correcta aplicación de la Administración de Riesgos, la cual se describe como:

"La administración de riesgos trata de optimizar el uso de los recursos de la Institución para establecer un óptimo programa de protección de riesgos para todos sus bienes

Esto significa, que se deben utilizar todos los medios al alcance, para prever daños y/o pérdidas y así poder reducir riesgos a los que están expuestos los bienes patrimoniales. Esta función es importante, ya que anticipándose a las posibles pérdidas, en caso de llegar a presentarse, sería con menor frecuencia y menor grado de severidad.

Por lo tanto, se requiere buscar la mejor solución para cada uno de los riesgos que amenazan los bienes, solución que se obtendrá implantando una adecuada ADMINISTRACIÓN DE RIESGOS, cuyos aspectos básicos son:

- A) IDENTIFICACIÓN Y VALUACIÓN
- B) ELIMINACIÓN Y REDUCCIÓN
- C) RETENCIÓN
- D) TRANSFERENCIA
- E) EVALUACIÓN Y CONTROL ¹³

Mostraremos cada una de estas fases con el siguiente ejemplo:

A) IDENTIFICACIÓN Y VALUACIÓN

Supongamos que nos queremos cambiar de casa, el actual domicilio está en la colonia 1 y el nuevo en la colonia 2, para lo cual contratamos el servicio de un transportista. Es de nuestro interés que nuestro menaje de casa llegue a la nueva ubicación en las mismas condiciones de buen estado y funcionalidad que como las empacamos y enviamos del viejo domicilio. Es decir si la puerta del refrigerador estaba rallada por el jugar de los niños, es lógico esperar que llegará rallada como partió, pero si el cinescopio del televisor se empacó sin ninguna rotura, es decir en perfecto funcionamiento, es de nuestro interés que llegue en iguales condiciones, ya que así es como nos da servicio.

¹³ Administración de riesgos, pág. 1

Es decir estamos interesados en que nuestros bienes lleguen en iguales condiciones para que sigan dando el mismo uso que en nuestro anterior domicilio. Para preservarlos es necesario que primero IDENTIFIQUEMOS los riesgos o peligros a los que están expuestos nuestros bienes en esta travesía o traslado. Si continuamos con nuestro ejemplo tendríamos que los muebles y enseres están expuestos a

- ♦ Golpearse entre sí o contra el vehículo y **abollarse o romperse**, por ejemplo la vajilla, si no se acomoda y sujeta adecuadamente.
- ♦ Si el vehículo transportista no es de caja cerrada y no lleva lona, siendo que la mudanza se realiza en julio -mes de lluvias-, puede haber una precipitación de agua y **mojar** los muebles.
- ♦ **Dobladura** de la puerta del refrigerador, o algún otro mueble, durante las maniobras del transportista al cargar, descargar, acomodar los bienes o durante el trayecto por una inadecuada estiba.
- ♦ **Rajadura** de los cajones de madera del tocador, o algún otro mueble.
- ♦ El vehículo transportista puede **chocar, volcarse, incendiarse, explotar** y dañarse nuestro menaje, o **caerle un árbol, avión o rayo**, o ser **aplastado** a consecuencia de un **terremoto**; también podría derrumbarse el puente por donde pase el vehículo.
- ♦ **Robo** del vehículo y menaje, o sólo del menaje.
- ♦ Romperse la caja del líquido refrigerante del congelador y **manchar** la tela de los sillones o la alfombra, o bien caer este líquido por los orificios del estéreo y **oxidarlo**.
- ♦ Se puede **rasgar** el tapiz de los sillones con el alambre que prensa las cajas con ropa.
- ♦ Durante el trayecto puede presentarse un amotinamiento y los amotinados, incurriendo en actos vandálicos, saqueen el vehículo y por tanto el menaje.
- ♦ En el trayecto se puede pinchar una llanta al vehículo, repararla el transportista y posteriormente en el camino encontrarse con un plantón o marcha que paraliza el tránsito vehicular, lo que propicia que el transportador después de varias horas tenga que regresar con el menaje y que lo entregue hasta el siguiente día. Si hablamos programado nuestro cambio de domicilio en un día viernes de asueto este retraso perturbará nuestras maniobras de reacondo y por tanto nuestra vida cotidiana en más del tiempo programado.

Si detectamos correctamente los riesgos a los que están expuestos los bienes es posible que podamos después hacer una adecuada VALUACIÓN de la pérdida de dinero y tiempo, molestias, desacuerdos, evaluar la probabilidad de que los riesgos sucedan y las medidas de seguridad que podremos adoptar para disminuirlos.

Por ejemplo si jerarquizamos los riesgos de acuerdo a su SEVERIDAD Y FRECUENCIA, tendríamos:

- En cuanto a severidad:
 - graves:** el robo total,
 - medianos:** rotura de algunos bienes,
 - leves:** raspadura de muebles,
- En cuanto a frecuencia:
 - probables:** rotura de los enseres,
 - remotos:** que se derrumbe el puente por donde transite el vehículo,

B) ELIMINACIÓN Y REDUCCIÓN

Después de que IDENTIFICAMOS y VALUAMOS los riesgos a los que está expuesto nuestro menaje, nos sentamos a reflexionar que una manera de ELIMINARLOS sería no cambiarnos de casa, lo cual podemos decidir si no queremos correr estos riesgos.

Si optamos por cambiarnos de domicilio no obstante los riesgos existentes, lo más coherente es tratar de **REDUCIRLOS** de acuerdo a nuestras posibilidades

REDUCIR los riesgos es la acción de disminuir la probabilidad de ocurrencia y/o la severidad con que se pudieran presentar, a través de diferentes medidas de seguridad y preventivas que pueden ser:

- ◆ Contratar a un transportista conocido o de referencias positivas, pedirle que embale, sujete y acomode correctamente los enseres, y corroborar junto con él el estado en el que se empacan y desempacan.
- ◆ Estar presente durante el acomodo de los muebles en el vehículo, y durante su descarga.
- ◆ Solicitar que el vehículo transportista sea de caja cerrada o lleve lona completa y en buen estado.
- ◆ Acordar con el transportista, que él participará con x% de la pérdida en caso de que el menaje resulte dañado a consecuencia de que al vehículo que lo traslada le llegase a **caer un árbol, avión o rayo, o fuera aplastado** a consecuencia de un **terremoto**; o se derrumbase el puente donde circula.
- ◆ Para prevenir el robo, **pillería o ratería**, procurar que el trayecto se efectúe durante el día, por avenidas y colonias no peligrosas, y en caso de presentarse acordar previamente con el transportista que cada uno participe con el cincuenta por ciento de la pérdida.
- ◆ No pagarle el flete anticipadamente, y establecer rangos de tiempo para que recoja los bienes en el domicilio anterior, y rangos de tiempo de entrega en el nuevo domicilio, y en caso de no cumplir con tales rangos sancionarlo económicamente en la merma de su pago en cierto porcentaje por demoras.

Después que identificamos, valuamos y reducimos los riesgos a los que está expuesto nuestro menaje durante su trayecto, debemos decidir cuáles riesgos estamos dispuestos a **RETENER**, y cuáles tenemos que absorber por no existir mecanismos para transferirlos.

C) RETENCIÓN

La retención de los riesgos puede ser voluntaria e involuntaria, y dentro de cada una de estas formas puede ser conciente o inconciente.

Involuntaria inconciente, cuando no detectamos la exposición de riesgo y por tanto no la evitamos ni reducimos.

Involuntaria conciente, cuando los conocemos y los retenemos porque no tenemos dinero para cederlos.

Voluntaria Conciente, cuando los riesgos que retenemos es porque los puede solventar nuestra economía o porque no existe ninguna forma o entidad que los pueda absorber por nosotros.

D) TRANSFERENCIA

Es la acción de desplazar el riesgo de ser dañado o afectado un bien o servicio, en dirección de una tercera persona física o moral.

Se realiza a través de un acto jurídico, en virtud del cual se transmiten derechos y obligaciones de la empresa, institución, o persona física, poseedora de los bienes, a diferentes órganos o personas que acepten correr el riesgo como a continuación se indica:

- En nuestro ejemplo de cambio de domicilio, como lo mencionamos antes, se pueden transferir todos o parte de los riesgos al transportista.

- Si se trata de una empresa ésta puede mediante el contrato de servicios, hacer partícipe de la pérdida al transportista en todo o parte de las pérdidas

Los riesgos que no quiera absorber el transportista, si no queremos o no podemos retenerlos pueden tratarse según las siguientes alternativas

- Transferir los riesgos de que la mercancía llegue en mal estado mediante cláusulas de contratos o convenios de compra-venta

Es decir efectuar la compra o venta incluyendo en el contrato el INCOTERMS (International Commerce Terms, Términos de Comercio Internacional) adecuado, para quedar desliandado de la responsabilidad de que la mercancía a trasladar llegue en buen a su destino.

Por ejemplo puede emplearse :

Cuando la parte interesada en desliandarse de la responsabilidad de que llegue bien la mercancía es el **vendedor**:

EXW (Punto de Origen Lugar Convenido), transfiere el riesgo de traslado e impuestos, desde el mismo establecimiento del vendedor, sólo se responsabiliza del embalaje.

Cuando la parte que se quiere liberar de la responsabilidad es el comprador:

DDP (Entregado con Impuestos Pagados, Lugar de Destino Asignado) el comprador adquiere los riesgos hasta que la mercancía se encuentra ya en su propio almacén o fábrica.

INCOTERMS (INTERNATIONAL COMMERCE TERMS) son términos de uso en el comercio internacional que delimitan las obligaciones del comprador y del vendedor. Establecen claramente dónde inicia la responsabilidad que sobre los bienes se generan para cada una de las partes contratantes. Son empleados los INCOTERMS, más en el comercio internacional que en el comercio nacional, debido a la distancia entre las partes contratantes.

Definen en el contrato de compra-venta a cargo de quien estarán los gastos, daños o pérdidas que sufra la mercancía durante el traslado del domicilio del comprador al vendedor.

- Transferir algunos riesgos de pérdida de los bienes a una sociedad mutualista, no todos ya que este mecanismo tiene exclusiones.
- Crear un fondo de contingencia para hacerles frente a los riesgos en caso de verificarse, lo cual no es propiamente una transferencia, sin embargo, disminuye el impacto financiero que ocasionaría el daño de la mercancía o su desaparición.

La desventaja de esta alternativa es que no puede absorber riesgos catastróficos, pues estaría en juego la existencia de la empresa o en caso de persona física el desequilibrio financiero y graves problemas.

- A través de la fianza el dueño de la carga puede ampararse de los perjuicios derivados del daño de la mercancía, es decir de la no entrega del bien por el transportista. Por ejemplo si el bien es una maquinaria que se requiere para la confección de ropa, el dueño de la maquinaria puede exigir que el transportista compre una fianza que garantice la recuperación de sueldos de las costureras que se tengan que pagar no obstante que no haya tela cortada, asimismo que indemnice la pérdida de utilidades a causa de la paralización parcial o total de las actividades de la fábrica por la falta de la maquinaria no recibida.

Al respecto cabe mencionar que la fianza no resarcirá al dueño de la maquinaria de la pérdida de ésta, sino sólo responderá civilmente por los daños y perjuicios que se causen por la falta de cumplimiento de las condiciones o términos señalados en el fideicomiso

La fianza asume responsabilidades, no riesgos como el seguro

- Otra alternativa es el seguro de transportes carga, que es el servicio de una compañía de seguros mediante el cual absorbe los riesgos de pérdida de la mercancía transportada, a cambio del pago por la empresa o persona física de una prima

Respecto al seguro como mecanismo de transferencia cabe indicar lo siguiente:

- 1) No cubre todos los riesgos de exposición
- 2) En caso de verificarse un riesgo amparado, el dueño de los bienes deberá participar de la pérdida en un pequeño monto llamado deducible, cuya intención es que el asegurado no obstante estar cubierto continúe poniendo de su parte para que el traslado de la mercancía sea seguro.
- 3) En caso de concluir la vigencia del seguro y no verificarse ninguna eventualidad que dañe los bienes, el asegurado deberá considerar como pérdida la prima que pagó.

Respecto al seguro y la fianza cabe indicar que son complementarios, sin embargo aún con ambos el dueño de la mercancía a transportar queda absorbiendo pérdida, como el deducible, la prima del seguro o el 100% del valor de la mercancía en caso de los daños no amparados en el seguro.

Como se puede observar cada una de estas formas tienen ventajas y desventajas, por lo que se sugiere para una buena administración de riesgos seleccionar los mecanismos que sean complementarios y que estén dentro del presupuesto del dueño de los bienes, teniendo plenamente identificados y cuantificados los riesgos que retendrá el propietario de la mercancía.

E) EVALUACIÓN Y CONTROL

Consiste en la medición de los resultados obtenidos comparándolos con los esperados, a fin de corregir, mejorar y formular nuevas identificaciones de riesgos, valuaciones, formas de eliminar o reducir, modificar el tipo de transferencia antes empleado.

La evaluación y control es el único aspecto de la administración de riesgos y del principio de la planeación a través del cual se comparan los objetivos, las metas y los logros obtenidos, con el fin de tomar las medidas necesarias para la corrección de desviaciones.

En nuestro ejemplo de mudanza de menaje, puede ser que al concluir el viaje los muebles se hayan dañado por algún riesgo no previsto, y por tanto no lo valíamos, no buscamos eliminarlo, reducirlo o transferirlo, y por tanto no fue nuestra decisión retenerlo y nos afectó.

Por tanto si la empresa que es dueña de mercancías que necesita trasladar de una ubicación a otra, decide transferir los riesgos asegurables a una compañía de seguros, a través del seguro de transportes carga, la empresa deberá pagar una cantidad conocida (prima) y considerablemente menor al costo de las eventualidades inciertas si se verificasen los riesgos a los que está expuesta la mercancía. Para la evaluación de la prima aplicaría la tarifa del seguro de transportes carga.

2.2 LEGISLACIÓN AFÍN AL SEGURO DE TRANSPORTES CARGA

Para tener referencia del ámbito jurídico del seguro de transportes carga a continuación se listan y describen las leyes que lo rigen.

LEGISLACIÓN MEXICANA.

PRINCIPALES LEYES RELATIVAS AL SEGURO

1) LEY GENERAL DE INSTITUCIONES Y SOCIEDADES MUTUALISTAS DE SEGUROS

Creada el 29 diciembre de 1934. Determina la organización, funcionamiento y disolución de las instituciones de seguros y sociedades mutualistas de seguros. En enero y mayo de 1997, durante el gobierno de Ernesto Zedillo Ponce de León, se realizaron modificaciones a esta ley. Algunos artículos importantes son el 7º y el 61º, el primero indica :

Que las operaciones de seguros autorizadas para las Instituciones y sociedades mutualistas son las siguientes.-

- I Vida;
- II Accidentes y Enfermedades; y
 - a) Accidentes personales;
 - b) Gastos médicos; y
 - c) Salud;
- III Daños, subdividida en los ramos
 - a) Responsabilidad civil y riesgos profesionales;
 - b) Marítimo y transportes;
 - c) Incendio;
 - b) Agrícola y de animales;
 - c) Automóviles;
 - e) Crédito
 - f) Diversos;
 - g) Terremoto y otros riesgos catastróficos; y
 - h) Los especiales que declare la Secretaría de Hacienda y Crédito Público

El segundo artículo citado habla de cómo invertir las reservas que deben crear las compañías de seguros.

2) LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGUROS

Expedida el 29 de diciembre de 1934 y el 1o. de enero de 1935.

Reglamenta el contrato de seguros, y en particular en el capítulo IV lo referente al seguro de transporte terrestre.

En esta ley se define qué es el contrato de seguros (artículo 1), establece un año para renovar el seguro de daños (artículo 17), qué es la póliza (artículo 19) y la información mínima que debe contener (artículo 20), cuándo prescribe un contrato de seguros (artículo 81); así mismo aclara qué tipo de bienes y riesgos ampara cada uno de los ramos de daños.

3) REGLAMENTO DE LA COMISIÓN NACIONAL DE SEGUROS Y FIANZAS (C.N.S.F.) EN MATERIA DE INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTABILIDAD.

Publicada el 14 de enero de 1991, durante el gobierno de Carlos Salinas de Gortari. Este reglamento norma las funciones de inspección y vigilancia en las materias de seguros y fianzas, así como en los procedimientos de intervención que realiza la C.N.S.F. de acuerdo a lo indicado en la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros y Ley Federal de Instituciones de Fianzas.

RELATIVAS AL SEGURO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

1) LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN.

Publicada el 19 de febrero de 1940.

Regula lo relacionado a las siguientes vías: mares territoriales, corrientes flotables y navegables y sus afluentes, ferrocarriles, caminos, puentes, el espacio nacional en que transitan las aeronaves, líneas telefónicas, líneas conductoras eléctricas y el medio en que se propagan las ondas electromagnéticas, las rutas del servicio postal.

Algunos artículos afines al tema son:

"Artículo 80.- Salvo pacto en contrario, la responsabilidad de las empresas sujetas a concesión, en los casos de pérdida o avería, comprende la obligación de pagar el valor declarado de las mercancías, en el lugar y día de la entrega para su transporte, y los daños conforme al Código de Comercio.

Artículo 81.- La carga que una empresa no pueda entregar dentro de los treinta días siguientes a la conclusión del plazo en que debió haberlo hecho, se considerará como pérdida, y ello dará lugar a las responsabilidades que establece la ley. [...]"¹⁴

2) LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

Expedida el 22 de diciembre de 1993, durante el gobierno de Carlos Salinas de Gortari.

Regula la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes, así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

Uno de los artículos relacionado con el seguro de transportes carga es:

CAPITULO II DE LA RESPONSABILIDAD EN EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

"Artículo 66.- Los permisionarios de servicios de autotransporte de carga son responsables de las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, desde el momento en que reciban la carga hasta que la entreguen a su destinatario, excepto en los siguientes casos:

- I. Por vicios propios de los bienes o productos, o por embalajes inadecuados;
- II. Cuando la carga por su propia naturaleza sufra deterioro o daño total o parcial;

¹⁴ "Ley de vías generales de comunicación" en Leves y códigos de México: ley de vías generales de comunicación, pág. 37

- III Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos descubiertos, siempre que por la naturaleza de aquellos debiera transportarse en vehículos cerrados o cubiertos
- IV Falsas declaraciones o instrucciones del cargador, del consignatario o destinatario de los bienes o del titular de la carta de porte, y
- V Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso.¹⁵

3) LEY DE TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL

Publicada el 20 de diciembre de 1995 en el diario oficial, durante el gobierno de Carlos Salinas de Gortari, y modificada el 18 de junio de 1997.

Controla, asegura y vigila dentro del Distrito Federal, el transporte de pasajeros y de carga sea cual fuere el tipo de vehículo y sus sistemas de propulsión, a fin de que de manera regular, continua y permanente, se satisfaga la necesidad colectiva de transporte, así como regular el uso de las vialidades con motivo del tránsito de vehículos, las garantías de los peatones y los usuarios del transporte.

Artículo afín al seguro de transportes carga:

*Artículo 24.- El servicio de transporte de carga en todas sus modalidades, por su naturaleza, y para su mejor operación, deberá sujetarse al reglamento respectivo en cuanto a la utilización de las vialidades en las que circula, sus horarios, rutas, maniobras de carga y descarga, normas de control ambiental y demás características para la prestación de dicho servicio de transporte.¹⁶

4) LEY DE AVIACIÓN CIVIL

Expedida el 12 de mayo de 1995, durante el gobierno de Ernesto Zedillo Ponce de León.

Regula la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y del estado.

Algunos artículos con relación al seguro de transportes carga son:

*Artículo 55.- Se entiende por contrato de transporte de carga el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el embarcador, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar sus mercancías de un punto de origen a otro de destino y entregarlas a su consignatario, contra el pago de un precio.

Este contrato deberá constar en una carta de porte o guía de carga aérea, que el concesionario o permisionario expedirá al embarcador al recibir las mercancías bajo su custodia, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana respectiva.

El embarcador será responsable de la exactitud de las declaraciones consignadas por él o sus representantes en la carta de porte o guía de carga aérea

¹⁵ "Ley de caminos, puentes y autotransporte federal" en Leves y códigos de México: ley de vías generales de comunicación, pág. 205

¹⁶ Diario Oficial de la Federación, Decreto de reformas y adiciones a la ley de transporte del Distrito Federal, pág. 57

Para los servicios del transporte aéreo internacional el contrato de transporte de carga se sujetará a lo dispuesto en los contratos y en esta ley -17

"Artículo 66 - Las reclamaciones para los casos de pérdida o avería de la carga o equipaje facturado, deberán presentarse ante el concesionario o permisionario dentro de los quince días siguientes contados a partir de la fecha de entrega o de la fecha en que debió hacerse la misma. La falta de reclamación oportuna impedirá el ejercicio de las acciones correspondientes

Para el caso de carga o equipaje facturado, las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones prescribirán en el plazo de noventa días a partir de la fecha en que debió entregarse la carga o el equipaje facturado | j-18

5) LEY DEL SERVICIO POSTAL MEXICANO

Publicada en el diario oficial de la federación el 24 de diciembre de 1986, durante el gobierno de Miguel de la Madrid.

Uno de los artículos afines al seguro de transportes carga es:

"Artículo 31.- Respecto de la correspondencia y los envíos no se asumirá responsabilidad alguna:

- I. Cuando se haya entregado a las personas que tengan derecho a recibirla;
- II. Por haber transcurrido seis meses a partir de la fecha de su depósito, sin que se haya hecho reclamación;
- III. Por haber transcurrido un mes, contando la fecha en que se hubiera notificado al interesado la indemnización que señala esta Ley por la pérdida de la pieza, sin que el mismo haya acudido a cobrar su importe;
- IV. Por pérdida debida a caso fortuito o fuerza mayor;
- V. Por correspondencia o envíos decomisados por autoridades competentes;
- VI. Por correspondencia o envíos que hayan sido dañados por empaque inadecuado." 19

6) LEY DE NAVEGACIÓN

Publicada el 4 de enero de 1994, durante el gobierno de Carlos Salinas de Gortari. Regula las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ella se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

"Artículo 95.- En los contratos de fletamento, el fletante se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez se compromete al pago de una cantidad denominada flete. [...] " 20

"Artículo 98.- Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquél en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario.

17 "Ley de aviación civil" en Leyes y códigos de México: ley de vías generales de comunicación, pág. 471

18 ib., pág. 475

19 "Ley del servicio postal mexicano" en Leyes y códigos de México: ley de vías generales de comunicación, pág. 659

20 "Ley de navegación" en op. cit., pág. 357

Este contrato constará en un documento denominado Conocimiento de Embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación []²¹

7) LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS

Publicada en el Diario Oficial de la federación del día 21 de noviembre de 1963.

Actualmente la parte de esta ley que está relacionada con los seguros del ramo de transportes es el capítulo IV del título tercero del libro tercero, denominado **Del Seguro Marítimo**; algunos artículos afines al seguro de transportes carga son:

" Artículo 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 []"²²

"Artículo 239 - El asegurador responderá, salvo pacto en contrario, por las sumas que correspondan a las mercancías por contribuciones de averías gruesas o comunes."²³

Las demás secciones que regulaban o tenían relación con el seguro fueron derogadas por la Ley de Navegación publicada el 4 de enero de 1994.

8) LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

Expedida el 28 de febrero de 1995, durante el gobierno de Ernesto Zedillo Ponce de León. Regula la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opere y los servicios ferroviarios.

Uno de los artículos afines es el artículo 51.-

"Los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario de carga son responsables de las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, desde el momento en que reciben la carga hasta que la entreguen a su destinatario, excepto en los siguientes casos:

- I. Por vicios propios de los bienes o productos, o por embalajes inadecuados;
- II. Cuando la carga, por su propia naturaleza, sufra deterioro o daño, total o parcial, siempre que haya cumplido en el tiempo de entrega establecido;
- III. Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos no idóneos, siempre que por la naturaleza de aquéllos debieran transportarse en vehículos con otras características, y
- IV. Cuando sean falsas las declaraciones instrucciones del cargador, del consignatario o destinatario de los bienes, o del titular de la carta de porte, respecto del manejo de la carga."²⁴

9) LEY ADUANERA

Expedida el 15 de diciembre de 1995, durante el gobierno de Ernesto Zedillo Ponce de León, abrogando la Ley Aduanera del 30 de diciembre de 1981, a partir del 1º de abril de 1996, fecha de entrada en vigor de la presente,

²¹ ib., pág. 359

²² "Ley de navegación y comercio marítimos" en Leves y códigos de México: código de comercio y leyes complementarias, pág. 532

²³ ib., pág. 534

²⁴ "Ley reglamentaria del servicio ferroviario" en Leves y códigos de México: ley de vías generales de comunicación, pág. 75

"Artículo 1.- Regula la entrada al territorio nacional y la salida del mismo de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen, el despacho aduanero y los hechos o actos que deriven de éste o de dicha entrada o salida de mercancías

Están obligados al cumplimiento de las citadas disposiciones quienes introducen mercancías al territorio nacional o las extraen del mismo, ya sean sus propietarios, poseedores, destinatarios, remitentes, apoderados, agentes aduanales o cualesquiera personas que tengan intervención en la introducción, extracción, custodia, almacenaje, manejo y tenencia de las mercancías o en los hechos o actos mencionados en el párrafo anterior |]"²⁵

"Artículo 23.- Las mercancías quedarán en depósito ante la aduana en los recintos fiscales o fiscalizados destinados a este objeto, con el propósito de destinarlos a un régimen aduanero, siempre que se trate de aduanas de tráfico marítimo o aéreo. La Secretaría, mediante reglas, podrá autorizar su depósito ante la aduana en aduanas de tráfico terrestre. |]"²⁶

10) CÓDIGO DE COMERCIO

Expedido el 4 de junio de 1897, durante el gobierno de Porfirio Díaz. Algunos artículos afines al seguro de transportes carga son los siguientes:

"Artículo 579.- El contrato de transporte se rescindirá de hecho antes de emprenderse el viaje, o durante su curso, si sobreviniere algún suceso de fuerza mayor que impida verificarlo o continuarlo como: declaración de guerra, prohibición de comercio, intercepción de caminos u otros acontecimientos análogos."²⁷

"Artículo 592.- La responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos o averías, se extingue:

- I. Por el recibo de las mercancías sin reclamación;
- II. Por el transcurso de seis meses en las expediciones verificadas dentro de la República, y el de un año en las que tengan lugar para el extranjero."²⁸

11) CÓDIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL

Expedido en el gobierno de Plutarco Elías Calles, el 26 de marzo de 1932 y recién modificado el 6 de enero de 1994. Algunos artículos afines al seguro de transportes carga en relación a los porteadores y alquiladores son:

"Artículo 2646.- El contrato por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire a personas, animales, mercadería o cualquiera otros objetos, si no constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes

Artículo 2647.- Los porteadores responden del daño causado a las personas por defecto de los conductores y medios de transporte que empleen, y este defecto se presume siempre que el empresario no pruebe que el mal aconteció por fuerza mayor o por caso fortuito que no le pueda ser imputado.

Artículo 2648.- Responden, igualmente, de la pérdida y de las averías de las cosas que reciban, a no ser que prueben que la pérdida o la avería ha provenido de caso fortuito, de fuerza mayor o de vicio de las mismas cosas.

[...]

Artículo 2665.- [...]."²⁹

²⁵ "Ley aduanera" en Ley aduanera y nuevo reglamento, pág. 1

²⁶ *ib.*, pág. 11

²⁷ "Código de comercio" en Leyes y códigos de México: código de comercio y leyes complementarias, pág. 33

²⁸ *ib.*, pág. 38

²⁹ "Código civil para el Distrito Federal" en Leves y códigos, pág. 459

12) REGLAMENTO DEL SERVICIO FERROVIARIO

Expedido el 30 de Septiembre 1996, durante el gobierno de Ernesto Zedillo Ponce de León. Regula la construcción, conservación y mantenimiento de las vías férreas que sean vías generales de comunicación, así como la prestación de los servicios ferroviarios que comprenden, la operación y explotación de las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público ferroviario que en ellas opere y los servicios auxiliares, conforme a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

"Artículo 67 - Los contratos de transporte de carga deberán constar en una carta de porte que el concesionario expedirá al remitente al recibir la carga, siendo responsable este último de la exactitud de las declaraciones consignadas en la misma

El remitente deberá especificar al concesionario el destino, peso y contenido de la carga objeto de transporte y, en su caso, las instrucciones especiales para su manejo

Artículo 68 - Los concesionarios serán responsables de la carga, con excepción de los casos señalados en el artículo 51 de la Ley, desde el momento en que se documente, hasta que la misma se entregue al consignatario en el lugar señalado en la carta de porte respectiva.

La carga queda documentada cuando se expide y entrega al usuario la carta de porte³⁰

"Artículo 187. Los daños y perjuicios causados por omisión, inexactitud o falsedad en las declaraciones respecto de las características y condiciones de la carga, serán responsabilidad del remitente."³¹

13) REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES

Expedido el 22 de noviembre de 1994, durante el gobierno de Carlos Salinas de Gortari. Su función es regular los servicios de autotransporte federal de pasajeros, turismo, carga y servicios auxiliares.

Algunos artículos afines al seguro de transportes carga son:

"Artículo 84 - La indemnización que deban pagar los autotransportistas en caso de pérdida o daño de la carga, será equivalente al valor declarado de la mercancía. Si no se hubiese hecho declaración de ese valor, se estará a lo previsto en la fracción quinta del artículo 66 de la Ley.

Artículo 85.- Cuando la pérdida o daño sea parcial, la obligación del autotransportista consistirá en cubrir, el importe parcial que corresponda conforme al valor declarado."³²

14) REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

Emítido el 7 de julio de 1989 durante el gobierno de Carlos Salinas de Gortari. Aplica en lo relativo al movimiento de mercancías en transporte multimodal internacional, a los puertos marítimos y terrestres nacionales, terminales interiores, bodegas o cualquier otra instalación en que podrán hacerse maniobras para su carga y descarga en función

³⁰ "Reglamento del servicio ferroviario" en Leves y códigos de México: ley de vías generales de comunicación, pág. 101

³¹ ib., pág. 110

³² "Reglamento de autotransporte federal y servicios auxiliares" en Leves y códigos de México: ley de vías generales de comunicación, pág. 236

de las obras e instalaciones, a los seguros y tarifas relacionadas con este tipo de transporte y regulará la actividad del operador de transporte multimodal internacional

Algunos artículos afines al tema son

"Artículo 10.- El operador de transporte multimodal internacional es responsable de las mercancías o bienes desde el momento en que éste o cualquiera de sus representantes o agentes reciban la mercancía del usuario o de sus representantes hasta el momento de la entrega de la misma al destinatario, en los términos que fijan las leyes aplicables a cada modo de transporte

En consecuencia el operador de transporte multimodal internacional responderá por:

- a) La pérdida total o parcial de las mercancías o bienes
- b) De los daños o averías experimentados a los mismos
- c) De la demora en su entrega " 33

15) REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE DE MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS

Emitido el 7 de abril de 1993 durante el gobierno de Carlos Salinas de Gortari. Dentro de los conceptos afines al seguro de transportes carga, indica que los embarques que no estén debidamente acondicionados para su transportación o que no sean cargados conforme a lo previsto en las normas correspondientes, no deberán ser aceptados por los transportistas para su traslado.

16) REGLAMENTO SOBRE EL PESO, DIMENSIONES Y CAPACIDAD DE LOS VEHÍCULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL

Publicada el 26 de enero de 1994 y modificada el 6 de mayo de 1996. De entre sus artículos relacionados con el tema se tiene:

"Artículo 10.- El usuario de autotransporte de carga, cuando contrate carro por entero, será solidariamente responsable con el autotransportista de que su carga y el vehículo que lo transporta, cumpla con el peso y dimensiones establecidos en este Reglamento y en la norma correspondiente. Esta responsabilidad solidaria deberá pactarse en el contrato que se celebre entre el usuario y el autotransportista y establecerse en la carta de porte.

Para tal efecto, el usuario deberá declarar el peso de su carga en la carta de porte, y el autotransportista anexará a ésta una constancia de peso y dimensiones en la que se indique la capacidad útil del vehículo." 34

17) REGLAMENTO DE LA LEY ADUANERA

Expedido el 6 de junio de 1996, durante el gobierno de Ernesto Zedillo Ponce de León, abrogando el Reglamento de la Ley Aduanera publicado el 18 de junio de 1982, a partir del 1º. de abril de 1996, fecha de entrada en vigor de la presente.

33 "Reglamento para el transporte multimodal internacional" en Leyes y códigos de México, Código de comercio y leyes complementarias, pág. 598

34 "Reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan en caminos y puentes de jurisdicción federal" en Leyes y códigos de México, Código de comercio y leyes complementarias, pág. 246-247

18) NORMALIZACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE OBJETOS INDIVISIBLES DE GRAN PESO Y/O VOLUMEN, PESO Y DIMENSIONES DE LAS COMBINACIONES VEHICULARES Y DE LAS GRÚAS INDUSTRIALES Y SU TRÁNSITO POR CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL

Norma emergente NOM-EM-040-SCT-2-1994, expedida el 2 de agosto de 1995, la cual indica:

Las combinaciones vehiculares especiales incluyendo carga consistente en maquinaria o elementos de máquina y estructuras, que no rebasen las dimensiones y peso bruto vehicular según la Norma de Peso y Dimensiones, no requerirán permiso especial para su circulación ni tendrán restricción de horario.

19) OTRAS NORMALIZACIONES RELACIONADAS RECIENTEMENTE PUBLICADAS

- **NORMATIZACIÓN, REQUISITOS Y ESPECIFICACIONES FITOSANITARIAS PARA LA MOVILIZACIÓN DEL AGUACATE PARA EXPORTACIÓN Y MERCADO NACIONAL.**
- **NORMATIZACIÓN Y REQUERIMIENTOS GENERALES PARA EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE AUTOTANQUES DESTINADOS AL TRANSPORTE DE MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS**

TRATADOS INTERNACIONALES AFINES AL SEGURO

- 1) **CONVENIO DE BRUSELAS DE 1910.** Se refiere a las normas de auxilio y salvamento marítimo, el abordaje, la responsabilidad de los propietarios de buques y los conocimientos de embarque
- 2) **REGLAS DE YORK Y AMBERES,** creadas en 1924, aprobadas en 1950 y modificadas en 1970, y sufriendo una última modificación en 1974; regulan la avería gruesa o común.
- 3) **REGLAS DE LA HAYA VISBY,** referentes al transporte marítimo internacional; en su artículo tres habla de la caducidad y prescripción para presentar reclamación e iniciar acción legal, y de la responsabilidad del transportista.
- 4) **CONVENIO DE VARSOVIA,** que en los artículos 22, 26 y 29 especifica los términos legales para presentar reclamación e iniciar acción en transporte aéreo internacional, así como de la responsabilidad del transportista.

2.3. TÉRMINOS AFINES AL SEGURO DE TRANSPORTES CARGA

Debido a que gran parte del vocabulario empleado en la operación del Seguro y en particular en el Seguro de Transportes Carga, son en su gran mayoría muy técnicas las palabras y significan conceptos que aplican sólo en el ámbito del seguro, a continuación presento algunos conceptos que consideré de relevancia para esclarecer el funcionamiento del seguro y en particular del seguro de transportes carga.

SEGURO. "[...]Actividad económico-financiera que presta el servicio de transformación de los riesgos de diversa naturaleza a que están sometidos los patrimonios, en un gasto periódico presupuestable, que puede ser soportado fácilmente por cada unidad patrimonial (IGNACIO H. DE LARRAMENDI) [...]”³⁵

SEGURO. "Artículo 1º.- Por contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.”³⁶

Considero más completa esta segunda definición porque involucra a los factores principales del seguro: PRIMA, RIESGO y RESARCIR.

SEGURO DE TRANSPORTES. Se obtiene una definición del seguro de transportes de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, artículo 8o:

"Los seguros comprendidos dentro de la enumeración de las operaciones y ramos del artículo anterior, son los siguientes: [...]

IV. Para el ramo marítimo y de transportes, el pago de la indemnización por los daños y perjuicios que sufran los muebles y semovientes objeto del traslado. Pueden igualmente asegurarse los cascos de las embarcaciones y los aeroplanos, para obtener el pago de la indemnización que resulte por los daños o la pérdida de uno u otros, o por los daños o perjuicios causados a la propiedad ajena o a terceras personas con motivo de su funcionamiento. En estos casos, se podrá incluir en las pólizas regulares que se expidan, el beneficio adicional de responsabilidad civil: [...]”³⁷

Considero impropio y ambiguo el término semovientes, pues de acuerdo al diccionario significa que se puede mover por sí mismo, o bien los que consisten en ganado, ya que supongo que la acepción que se pretende dar es la de animales; por lo que sugiero que se cambiara a quedar por los daños y perjuicios que sufran los muebles, es decir cualquier objeto que se pueda mover, y animales, siempre y cuando sean trasladados por un medio de conducción.

Y por supuesto debería indicarse que se cubren los daños y perjuicios siempre y cuando se verifique los riesgos fortuitos amparados.

³⁵ Julio Castelo M, Diccionario Mapfre de Seguros, pág. 30

³⁶ "Ley sobre el contrato de seguro" en Legislación de seguros, pág. 117

³⁷ Julio Castelo M, Diccionario Mapfre de Seguros, pág. 35

SEGURO DE TRANSPORTES. "Aquel por el que una entidad aseguradora se compromete al pago de determinadas indemnizaciones a consecuencia de los daños sobrevenidos durante el transporte de mercancías. Estos daños pueden afectar al objeto transportador (*seguro de casco*) o a las propias mercancías transportadas (*seguro de mercancías*)".³⁸

De igual forma considero indispensable especificar que los daños deben ser ocasionados por la verificación de un riesgo amparado, ya que el objetivo del seguro es amparar eventualidades. Asimismo es parte importante del seguro el pago por esta cobertura o servicio, es decir la prima, a la que debería mencionarse.

SEGURO DE TRANSPORTES CARGA. "Una de las primeras definiciones del seguro de transportes -que en aquel tiempo no consistía sino en el seguro marítimo- se halla incorporada en la antigua Ley del Seguro Marítimo inglesa, promulgada durante el reinado de Isabel I en 1602, y dice:

Por medio de cuya póliza de seguro sucede que al ocurrir la pérdida de un buque, no le sigue la ruina de alguna persona, sino que la pérdida recae ligeramente sobre las más y no pesadamente sobre las menos, y más bien sobre aquellas que no se aventuran que sobre las que se aventuran; por lo cual todos los comerciantes, especialmente aquellos que son jóvenes, pueden aventurarse con mayor deseo y libertad.

Una definición más moderna, y más bien desde el punto de vista económico, es la siguiente:

El seguro de transporte consiste en que el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado las pérdidas económicas que éste sufra en caso de ocurrir accidentes en el curso del transporte del objeto asegurado, esto contra el pago de una remuneración, que es la prima.

De un lado es más completa esta definición que otras, porque considera el factor esencial de la prima; del otro lado no es tan precisa, puesto que no se cubren solamente las pérdidas económicas en caso de accidentes. No incluye esta definición tampoco el seguro del medio del transporte."³⁹

Debido a que el objeto del presente trabajo es el seguro de transportes carga, esta última definición es la que considero más apropiada, no obstante que las anteriores nos dan idea de los fundamentos del seguro como lo es la diseminación del riesgo.

PÓLIZA. "Documento que instrumenta el contrato de seguro, en el que se reflejan las normas que de forma general, particular o especial regulan las relaciones contractuales convenidas entre el asegurador y asegurado. Es un documento cuya inexistencia afectaría a la propia vida del seguro, ya que sólo cuando ha sido emitido y aceptado por ambas partes se puede decir que han nacido los derechos y obligaciones que del mismo se derivan

Pese al tratamiento unitario que la legislación concede a la póliza de seguros, en la práctica es frecuente distinguir partes diferenciales de ella, cuya denominación está íntimamente ligada a su contenido. En este sentido, puede hablarse de condiciones generales, condiciones particulares y condiciones especiales.

Las *condiciones generales* reflejan el conjunto de principios básicos que establece el asegurador para regular todos los contratos de seguro que emita en el mismo ramo o modalidad de garantía.

En tales condiciones suelen establecerse normas relativas a la extensión y objeto del seguro, riesgos excluidos con carácter general, forma de liquidación de siniestros, pago de indemnizaciones, cobro de recibos, comunicaciones mutuas entre asegurador y asegurado, jurisdicción, subrogación, etc.

³⁸ Julio Castelo Matrán, *Diccionario mapfre de seguros*, pág. 276

³⁹ H. Fischer, *El seguro de transportes de mercancías*, pág. 43

Los *condicionamientos particulares* recogen aspectos conclutivamente relativos al riesgo individualizado que se asegura y en particular los siguientes

- Nombre y domicilio de las partes contratantes, y designación del asegurado y beneficiario, en su caso
- Concepto en el cual se asegura
- Naturaleza del riesgo cubierto
- Designación de los objetos asegurados y de su situación
- Suma asegurada o alcance de la cobertura
- Importe de la prima, recargos e impuestos
- Vencimiento de las primas, así como lugar y fecha de pago.
- Duración del contrato, con expresión de cuando comienzan y terminan sus efectos

[] *condiciones especiales*, cuya misión más frecuente es matizar o perfilar el contenido de algunas normas recogidas en aquéllas. En esta línea, el establecimiento de franquicias a cargo del asegurado, la supresión de algunas exclusiones y la inclusión de otras nuevas. []⁴⁰

En la Ley Sobre el Contrato de Seguros se establece que el contrato de seguro se perfecciona desde el momento en que el proponente tuviere conocimiento de la aceptación de la oferta. Por tanto nuestra legislación no requiere que sea emitida para que existan los derechos y obligaciones que implica la póliza; situación que en la práctica se da.

PRIMA. "La prima que es el precio que el asegurador cobra para determinada cobertura, se compone de varios factores, a saber:

La prima de riesgo: Es la parte de la prima total que alcanza (o debe alcanzar) para cubrir el riesgo asumido, es decir para sufragar las indemnizaciones en caso de producirse el siniestro de los riesgos asumidos. No alcanza, sin embargo, para cubrir todos los gastos en que se incurre con respecto a un seguro

El recargo para gastos de adquisición: A la prima de riesgo debe sumarse un recargo destinado a cubrir los gastos en que se incurre en la adquisición de un seguro, y que son la comisión del agente, la propaganda y demás gastos de venta y de agencia, como salarios del director de venta y del personal que se ocupa de la venta.

El recargo para gastos de administración: A la prima de riesgo hay que sumar además los gastos de administración del asegurador, que comprenden los gastos generales de la empresa de seguros, los sueldos de sus empleados, el costo de los impuestos y demás materiales y también los gastos en que incurre el asegurador en el control y administración de la cartera y en el cobro de las primas, además de los gastos relacionados con la inspección de riesgos y siniestros y su ajuste.

El recargo de utilidad: Como quiera que una empresa de seguros no es una institución de beneficencia, su actividad -como cualquier otra actividad económica- debe ser remunerada, y el asegurador quiere y debe sacar alguna utilidad de sus servicios. Por lo tanto, la prima de seguro debe comprender también un componente de lucro o de utilidad.⁴¹

PRIMA. "Aportación económica que ha de satisfacer el contratante o asegurado a la entidad aseguradora en concepto de contraprestación por la cobertura de riesgo que éste le ofrece. Desde un punto de vista jurídico, es el elemento real más importante del contrato de seguro, porque su naturaleza, constitución y finalidad lo hacen ser esencial y típico de dicho contrato.

Técnicamente, es el coste de la probabilidad media teórica de que haya siniestro de una determinada clase []⁴²

⁴⁰ Julio Castelo Matrán, op. cit. pág. 201-202

⁴¹ H.Fisher, La apreciación de los riesgos y la tarificación en el ramo de transportes, pág. 38

⁴² Julio Castelo Matrán, op. cit. pág. 208

TARIFA DE PRIMAS. En sentido amplio, se da este nombre al baremo o catálogo en que figuran los diferentes tipos de prima aplicables a los riesgos que se encuadran en cierta modalidad o ramo de seguros.

En sentido más estricto, también se da esta denominación al tipo o tasa de prima (por ejemplo, tanto por ciento o tanto por mil) aplicable en concreto a determinado riesgo.⁴³

Además de porcentajes o tasas, una tarifa incluye restricciones y parámetros para la aplicación de dichas tasas, así como deducibles.

RIESGO. "En la terminología aseguradora, se emplea este concepto para expresar indistintamente dos ideas diferentes. De un lado, riesgo como objeto asegurado, de otro, riesgo como posible ocurrencia por azar; de un acontecimiento que produce una necesidad económica y cuya aparición real o existencia se previene y garantiza en la póliza y obliga al asegurador a efectuar la prestación, normalmente indemnización, que le corresponde. Este último criterio es el técnicamente correcto, y en tal sentido se habla del riesgo de incendio o muerte para aludir a la posibilidad de que el objeto o personas asegurados sufran un daño material o fallecimiento, respectivamente, o se habla de riesgo de mayor o menor gravedad, para referirse a la probabilidad más o menos grande de que el siniestro pueda ocurrir. [...]".⁴⁴

Ambas acepciones efectivamente son empleadas en el lenguaje coloquial del sector asegurador, sin embargo en la documentación y clausulados se emplea la palabra RIESGO para la acepción de eventualidad y cuando se desea hacer mención al objeto asegurado se indica con la palabra BIENES o MERCANCÍA.

VIGENCIA (del seguro). "Periodo de tiempo previsto en la póliza durante el cual surten efecto sus coberturas."⁴⁵

VIGENCIA. En el seguro de transportes carga existe controversia en el inicio y fin de vigencia de la cobertura de cada embarque, sea este a través del medio de conducción terrestre, aéreo o marítimo; sin embargo en la mayor parte del mercado mexicano se está manejando de la siguiente forma:

"Transporte terrestre y/o aéreo

1ª. Vigencia del seguro

Este seguro entra en vigor desde el momento en que el vehículo o aeronave cargado con los bienes inicie el tránsito del embarque cubierto en el lugar de origen establecido en esta póliza, continúa durante el curso normal de su viaje, y termina de alguna de las siguientes formas, lo que ocurra primero:

- a) con la entrega de los bienes, al consignatario, en el lugar de destino citado en esta póliza, o
- b) con la entrega de los bienes en cualquier lugar distinto del curso ordinario del viaje, anterior al o en el destino citado en esta póliza, que el Asegurado decida utilizar para almacenaje, asignación, distribución, despacho, reexpedición, o
- c) 48 (cuarenta y ocho) horas de días hábiles después de la llegada de los bienes al punto o aeropuerto del lugar de destino.

[...]

Transporte marítimo.

4ª. Vigencia del seguro

El seguro entra en vigor desde el momento en que los bienes queden a cargo de los porteadores marítimos para su transporte, en el puerto de origen, continúa durante el curso normal de su viaje y termina con la descarga de los mismos sobre los muelles, en el puerto de destino.⁴⁶

⁴³ Ib., pág. 288

⁴⁴ Ib., pág. 244

⁴⁵ Ib., pág. 297

Al comparar las Leyes que reglamentan el transporte de cada medio de conducción, en la parte de la responsabilidad del transportista, concluimos que el seguro está dejando sin protección al asegurado en el siguiente trayecto del embarque. De la recepción de los bienes por parte del transportista, hasta el momento en que ya cargado el vehículo inicia el tránsito del viaje. Esta situación no se presenta en el transporte marítimo, como se puede observar si comparamos la anterior descripción de vigencia en el trayecto marítimo con el siguiente artículo de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

" Artículo 234.- Salvo pacto en contrario, la vigencia del seguro sobre las mercancías se inicia en el momento en que éstas sean entregadas al porteador, cesará en el momento en que sean desembarcadas en el lugar de su destino y so pongan a disposición del consignatario "47

Por lo que se deduce que el asegurado deberá reclamar al transportista en todos los casos la indemnización de los daños a su mercancía, pues dependiendo del lugar en el que ocurrió el siniestro la compañía aseguradora no absorberá la pérdida.

Sin embargo la experiencia de las Compañías de Seguros indicó que existen muchas situaciones conflictivas con el transportista en este tramo, por lo que delimitaron al trayecto antes citado.

Alguna de las situaciones conflictivas que agravaron el riesgo fue: el transportista no coordinó las maniobras de carga en el contenedor y plataforma, por lo que concluyó el viernes en la tarde, dejando el fin de semana listo el vehículo con el contenedor afuera de su bodega para partir el lunes temprano. Como consecuencia se robaron el contenedor.

PORTEADOR. " Persona que en el contrato de transporte asume directamente la obligación y también la responsabilidad de efectuarlo." 48

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE. "En transporte marítimo, es el documento que extiende el capitán del buque acreditando el embarque de las mercancías. Es requisito indispensable, en caso de avería, la presentación de este documento a la aseguradora, como elemento probatorio." 49

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE. "Artículo 98.- Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquél en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario.

Este contrato constará en un documento denominado conocimiento de embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación. [...] "50

CARTA DE PORTE. "Artículo 2.- [...] es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de las cosas; contendrá las menciones que exige el Código de la materia y surtirá los efectos que en el se determinen; [...] "51

⁴⁶ Seguros Comercial América, S.A. de C.V., Condiciones generales póliza de seguro de transportes carga, págs. 3-4

⁴⁷ "Ley de navegación y comercio marítimos" en Leyes y códigos de México: código de comercio y leyes complementarias, pág. 534

⁴⁸ Julio Castelo Matrán, op. cit. pág. 204

⁴⁹ Ib., pág. 63

⁵⁰ "Ley de navegación" en Leyes y códigos de México: ley de vías generales de comunicación, pág. 359

FLETE. "En sentido general, se designa así a la carga de un buque, en su acepción más técnica, equivale al precio estipulado para el alquiler de un barco o de parte de él." 52

El medio de conducción puede ser un vehículo terrestre u aéreo

FLETAR. "Arrendar todo un buque o parte del mismo para el transporte de personas o carga. En el primer caso se habla de contrato de *pasaje*, en el segundo, de contrato de *flotamento*." 53

El medio de conducción puede ser un vehículo terrestre u aéreo

BANDERA DE CONVENIENCIA. "Nombre que se dá al pabellón bajo el cual navega un buque, y que corresponde a un país que aplica -respecto a la navegación- normas menos rigurosas que las normalmente exigibles, con el objeto de atraer unidades a sus registros." 54

CLASIFICACIÓN DE BUQUES (CLÁUSULA DE). "Estipulación que suele insertarse en las pólizas de transporte marítimo de mercancías, mediante la cual se conviene que estas sean embarcadas en un buque o tipo de buque determinados y clasificados por alguna de las entidades dedicadas a esta función

Las sociedades de clasificación de buques surgieron ante la dificultad que suponía para el asegurador conocer de modo cierto el valor real de un buque y sus condiciones de navegabilidad. Estas sociedades, con medios adecuados y personal técnico especializado, extienden sus funciones tanto a la vigilancia de la construcción del buque, como a inspecciones periódicas sobre su conservación. De este control obtienen los conocimientos necesarios para incluir el buque en una clase determinada." 55

CERTIFICADO DE AVERÍAS. "Documento que complementa el comisario de averías en el que se describen las diversas circunstancias que han ocurrido en determinado accidente de un seguro de transportes o marítimo." 56

COMISARIO DE AVERÍAS. "Persona que, en virtud de sus conocimientos prácticos y profesionales, interviene en los siniestros del seguro de transportes para emitir un informe relativo a la descripción de circunstancias que han determinado la ocurrencia de un accidente o avería y a la fijación de su importe. Equivale a perito." 57

CONTRIBUCIÓN A LA AVERÍA COMÚN. "Participación económica que, en caso de *avería común*, corresponde a los interesados en el buque y/o su cargamento." 58

REASEGURO. "Instrumento técnico del que se vale una entidad aseguradora para conseguir la compensación estadística que necesita, igualando u homogeneizando los riesgos que componen su cartera de bienes asegurados

51 "Ley de caminos, puentes y autotransporte federal" en Leyes y códigos de México: ley de vías generales de comunicación, pág. 195

52 Julio Castelo Matrán, op. cit. pág. 118

53 *Ib.*, págs. 117-118

54 *Ib.*, pág. 30

55 *Ib.*, pág. 48

56 *Ib.*, pág. 46

57 *Ib.*, pág. 53

58 *Ib.*, pág. 68

mediante la cesión de parte de ellos a otras entidades. En tal sentido, el reaseguro sirve para distribuir entre otros asegurados los excesos de los riesgos de más volumen, permitiendo el asegurador directo (o reasegurador) operar sobre una masa de riesgos aproximadamente iguales, por lo menos si se computa su volumen con el índice de intensidad de siniestros. También a través del reaseguro se pueden obtener participaciones en el conjunto de riesgos homogéneos de otra empresa y, por lo tanto, multiplicar el número de riesgos iguales de una entidad " 59

El reaseguro se emplea en casi todos los negocios, Reaseguro Automático, y en el caso de embarques marítimos de sumas aseguradas elevadas generalmente se ofrece, mediante Reaseguro Facultativo, el excedente de los límites de retención de las compañías de seguros.

ECHAZÓN. "Acción de arrojar por la borda parte de la carga de un buque, normalmente para aligerar su peso a fin de capear un temporal." 60

VICIO PROPIO. "Defecto originario e interno de un objeto que puede producir en mayor o menor grado su propio deterioro, del que el asegurador no es responsable." 61

Por ejemplo en bienes perecederos como fruta, el vicio propio es la maduración en menor o mayor grado de la misma.

INCOTERMS. (INTERNATIONAL COMMERCE TERMS) Son términos de uso en el comercio internacional que delimitan las obligaciones del comprador y del vendedor. Establecen claramente dónde inicia la responsabilidad que sobre los bienes se generan para cada una de las partes contratantes. Son empleados los INCOTERMS, más en el comercio internacional que en el comercio nacional.

Los INCOTERMS definen a cargo de quien estarán los gastos, daños o pérdidas que la mercancía pudiera sufrir; por tanto el INCOTERMS define el interés asegurable que sobre los bienes tiene el comprador y el vendedor, es decir ayudan a determinar a cargo de cuál de estas dos partes estará la responsabilidad de contratar el seguro.

Los incoterms de empleo más frecuente son:

C.I.F. (Cost, Insurance and Freight = Costo, Seguro y Flete): Hasta puerto de destino asignado, es decir el vendedor absorbe el riesgo y los gastos hasta el puerto, aeropuerto, zona de groupage o terminal de llegada internacional, y el comprador cubre cuando la mercancía rebasa la borda del buque.

F.O.B. (Free on Board = Puesto a Bordo o Libre a Bordo): Hasta puerto de embarque, es decir el vendedor absorbe el riesgo y los gastos hasta el puerto, aeropuerto, zona de groupage o terminal de salida nacional, y el comprador cubre a partir del transporte internacional, cuando la mercancía rebasa la borda del buque.

⁵⁹ Ib. , pág. 228

⁶⁰ Ib. , pág. 101

⁶¹ Ib. , pág. 297

2.4. COBERTURAS

La cobertura de un seguro es el conjunto de riesgos amparados que ocasionen la pérdida de la mercancía por los que suceda la eventualidad prevista que dañe la mercancía

Antes de describir cada una de las coberturas, cabe hacer énfasis primeramente en cómo está conformado el riesgo, que es la parte esencial de la cobertura

Retomando el capítulo de definiciones, aclaro que no se habla de RIESGO como objeto asegurado, sino de riesgo como posible ocurrencia por azar de un acontecimiento que produce una necesidad económica y cuya aparición real o existencia se previene y garantiza en la póliza y obliga al asegurador a efectuar la prestación, normalmente indemnización, que le corresponde.

Los dos factores primordiales de cualquier riesgo o cobertura del seguro son:

- 1) LA CAUSA : Es el peligro o riesgo o mejor dicho la realización de un peligro
- 2) EL EFECTO : Es la pérdida o el daño

El seguro al amparar la pérdida de los bienes, limita a los riesgos a que sus causas sean externas y fortuitas

El seguro de transportes carga puede limitar los efectos: por ejemplo, en una cobertura se puede amparar sólo la pérdida total, o excluir los efectos indirectos de causas en sí cubiertas, por ejemplo, la pérdida de utilidad ocasionada por la pérdida de la mercancía al haberse volcado el vehículo transportista, en este caso la volcadura es una causa amparada y por tanto los daños a la mercancía están cubiertos, no así el efecto indirecto de la pérdida de utilidad.

En el Seguro de Transportes puede presentarse una causa cubierto, es decir realizarse un peligro cubierto, sin que necesariamente opere la cobertura, por ejemplo:

"[...] puede haber una colisión entre dos barcos -causa en sí cubierta- sin que la mercancía asegurada sufra perjuicio alguno, es decir, se pierda o se dañe. Es obvio que en tal caso no llega a operar la cobertura. Y vice-versa: la mercancía asegurada puede verse afectada por un efecto cubierto en sí y si éste no se debe a una causa cubierta tampoco opera la cobertura. Por ejemplo, puede acaecer una pérdida total de la mercancía debida a la realización de un riesgo de guerra no cubierto por la póliza. Es obvio, que tampoco en este caso opera la cobertura. Podemos resumir esta situación y establecer que debe existir una conexión entre la causa y el efecto para que la cobertura se vea afectada, es decir, un nexo causal."⁶¹

Actualmente se sigue la interpretación de que NO debe considerarse tanto la causa próxima por tiempo, sino más bien la causa próxima por eficiencia

Se puede ejemplificar con el siniestro de cuando dos barcos se colisionan, dañándose pero no se hunden, resulta que la mercancía asegurada se deteriora mojándose, en este siniestro la causa próxima por eficiencia es la colisión, y el efecto es la mojadura. La percepción errónea sería considerar como causa del daño a la mojadura por ser la más próxima en tiempo a la pérdida de la mercancía.

Los conceptos anteriores son de gran valía en el momento del siniestro, para determinar la procedencia o improcedencia del evento

⁶¹ H. Fischer, El seguro de transportes de mercancías, págs. 63-64.

COBERTURA BÁSICA

La cobertura básica es conocida como "Riesgos Ordinarios de Tránsito" (R.O.T.) y ampara a los riesgos relacionados con la naturaleza o fuerza mayor y con el medio de conducción empleado para transportar los bienes o mercancías.

A la cobertura básica actualmente no la describe bien su nombre "Riesgos Ordinarios de Tránsito", debido a que existen riesgos, como el robo, que se han convertido en la época actual en algo ordinario, común, habitual, sin embargo no pertenece a la cobertura básica ya que de acuerdo a la descripción anterior el robo no es ocasionado por la naturaleza o por una fuerza mayor, ni tampoco depende del medio de conducción debido a que se puede suscitar en cualquier tipo.

Si nos guiáramos por la redacción para definir la cobertura básica, el robo por ser "ordinario" correspondería a ésta. Por lo anterior sería recomendable cambiar el nombre de la cobertura básica y quede sólo con su propio nombre cobertura básica, es decir anular el nombre de riesgos ordinarios de tránsito.

Los riesgos amparados por la cobertura básica son diferentes dependiendo del medio de conducción empleado: terrestre, aéreo o marítimo, y son los siguientes.

EN EMBARQUES REALIZADOS POR MEDIOS DE CONDUCCIÓN TERRESTRE Y/O AÉREO

Ampara las pérdidas o daños materiales causados a los bienes directamente por :

- ⇒ Incendio
- ⇒ Rayo
- ⇒ Explosión
- ⇒ Colisión o volcadura del vehículo de transporte empleado
- ⇒ Caída de avión sobre el vehículo transportista
- ⇒ Descarrilamiento de carro de ferrocarril
- ⇒ Rotura de puentes o hundimiento de éstos
- ⇒ Hundimiento de embarcaciones cuyo empleo sea indispensable para complementar el tránsito terrestre.

Para que la redacción sea clara al asegurado, separamos los riesgos aéreos de los riesgos terrestres; quedando los terrestres igual y los aéreos de la siguiente forma:

- ⇒ Incendio
- ⇒ Rayo
- ⇒ Explosión
- ⇒ Colisión
- ⇒ Caída de avión

Por otra parte considero que existen otros riesgos susceptibles de ocurrir y medirse que podrían ofrecerse al asegurado en la cobertura terrestre :

- ⇒ Caída de un árbol sobre el vehículo transportista
- ⇒ Terremoto, no obstante que para diseñar la cuota se tendría que considerar la cuota ponderada de terremoto de diferentes zonas por las que se tuviese estimado viajará el vehículo de conducción. Cobertura que se otorgaría sólo en el trayecto terrestre nacional

- > Erupción Volcánica, de igual forma que la anterior cobertura, terremoto, sugiero para diseñar la cuota se considere la cuota ponderada de erupción volcánica de las diferentes zonas por las que se tuviese estimado viaje el vehículo de conducción Otorgar la cobertura sólo en el trayecto terrestre nacional

Dentro de la cobertura básica, el riesgo de colisión y volcadura son de los más afectados en siniestros por diversas causas entre las cuales destacan las siguientes:

- a) Falta de mantenimiento preventivo de los transportistas a sus vehículos.
- b) Deficiente asfalto, iluminación, vigilancia y letreros con señales preventivas para el conductor en las carreteras federales
- c) Cuotas elevadas en las carreteras privadas y falta de vigilancia.
- d) En viajes prolongados, falta de previsión de los transportistas para incluir escalas programadas y seguras que permitan descansar al chofer, o bien que viajen dos choferes para turnarse en el trayecto
- e) Responsabilidad legal mínima para los transportistas:

*Artículo 66. - [. .]

V. Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso.⁶²

Donde 15 DSMGVDF equivale a \$396.75 m.n., si consideramos a \$ 26.45 mn el SMGVDF, último a la fecha de elaboración de este trabajo, vigente desde el 3/diciembre/96.

*Artículo 67.- Cuando el usuario del servicio pretenda que en caso de pérdida o daño de sus bienes, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, el permisionario responda por el precio total de los mismos, deberá declarar el valor correspondiente, en cuyo caso deberá cubrir un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el permisionario.⁶³

De estas dos circunstancias se sabe que el dueño o permisionario de la carga opta por no declarar el valor de su mercancía con el objeto de no propiciar la posible codicia y robo del transportista o de las personas afines a su traslado y que tienen acceso a esta información.

La volcadura y colisión contribuyen significativamente como causas, en la pérdida del seguro de transportes carga de acuerdo a las estadísticas del mercado, sin embargo en la actual tarifa del mercado asegurador, no se tienen identificados o separados estos riesgos, por lo que se cobran cuotas y deducibles bajos al estar implícitos en la cuota y deducible de los R. O. T.

En general las mercancías clasificadas en la tarifa cuentan con deducible para riesgos ordinarios de tránsito del 1% y 3% sobre el valor total de embarque.

Además de que estos dos riesgos representan la mayor frecuencia de los riesgos ordinarios de tránsito, su severidad es grande dependiendo el tipo de mercancía. Lo anterior es otro motivo para que las compañías de seguros actualicen la tarifa y quede acorde a la situación vigente.

Debido a que hay bienes más susceptibles que otros a sufrir mayor deterioro en caso de una volcadura o colisión (no es lo mismo una maquinaria que mangueras de hule) sugiero aumentar la

⁶² "Ley de caminos, puentes y autotransporte federal" en Leyes y códigos de México: código de comercio y leyes complementarias, pág. 205

⁶³ ib., pág. 205

cuola para estos riesgos de acuerdo a lo indicado en el resultado del análisis de la estadística de primas y siniestros sugerida en el capítulo III. Asimismo considero necesario separar el deducible de los riesgos de volcadura y colisión del deducible de los demás riesgos ordinarios de tránsito, para cada mercancía, esta observación es derivada de que la actual tarifa marca un deducible para la totalidad de los riesgos ordinarios de tránsito

No obstante que de los riesgos de volcadura y colisión es mayor la pérdida en volcaduras, considero conveniente no desglosar deducible para cada uno de éstos, y si ponderar el deducible de ambos riesgos y presentar uno para cada tipo de mercancía

EN EMBARQUES REALIZADOS POR MEDIO DE CONDUCCIÓN MARÍTIMO

Ampara las pérdidas o daños materiales causados a los bienes directamente por :

- ⇒ incendio
- ⇒ rayo
- ⇒ explosión
- ⇒ varadura, hundimiento o colisión del barco
- ⇒ pérdida de bultos por entero caídos al mar, durante las maniobras de carga, transbordo o descarga (es el único riesgo, dentro de la cobertura básica, que no corresponde al efecto de una fuerza mayor)
- ⇒ La contribución que resulte al embarque asegurado por avería gruesa o general o por cargos de salvamento que deban pagarse según las disposiciones del artículo 239 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, de la Ley de Navegación y del Código de Comercio Mexicano o conforme a las Reglas de York Amberes vigentes o a las leyes extranjeras aplicables, de acuerdo con lo que estipule el conocimiento de embarque o el contrato de fletamento.
- ⇒ El seguro también ampara los bienes mientras sean transportados hasta o desde el buque principal en embarcaciones auxiliares y se considerarán asegurados separadamente, mientras se encuentren a bordo de éstas.

Como se observa las coberturas para los tres medios de conducción son semejantes en los riesgos de incendio, rayo, explosión y colisión, y difieren en el resto de las coberturas por las características propias de cada medio.

COBERTURA ADICIONAL

Como se observó en la sección 2.1, en el ejemplo de riesgos a los que está expuesto el manejo de casa al ser trasladado por el cambio de domicilio, existen otros riesgos diferentes a los amparados en la cobertura básica del seguro que por sus características no están incluidos en ella; el seguro de transportes carga ampara varios de estos riesgos bajo la nomenclatura de riesgos adicionales, y los otorga al asegurado sólo si son en adición a la cobertura básica. Debido a que estos riesgos adicionales implican riesgos de pérdida también tienen un costo adicional en prima

De lo anterior se observa que la cobertura adicional o riesgos adicionales si son consistentes en nombre y significado.

Una definición más detallada de los riesgos adicionales es:

Son los percances, o daños, cuya realización es ajena a un accidente o fuerza mayor, sino que más bien se deben a la interferencia humana, es decir a la negligencia o interferencia criminal de terceras partes, siempre y cuando no tengan características sociales y/o políticas. Como tales son asegurables solamente si se trata de negligencia de una tercera parte (y no del asegurado y su gente)

De otra manera, los riesgos especiales o adicionales son peligros que afectan específicamente cierto tipo de mercancías

Cabe indicar por tanto, que los riesgos adicionales pueden ocurrir indistintamente del medio de conducción, es decir es factible que sucedan en un transporte terrestre, marítimo o aéreo.

Por ejemplo un embarque de toallas empacadas en cajas de cartón, es susceptible por las características de la mercancía a mojadura, y no a rotura, abolladura o derrame. Y la mojadura se presentaría, por ejemplo, si el transportista, al transportar consolidadamente dichas toallas y garrafones de cristal con agua, negligentemente no amarra y estiba bien a estos últimos, por lo que en una curva del camino se desacomodan, rompen y mojan las toallas.

RIESGOS ADICIONALES

En el mercado mexicano son explícitos cada uno de los riesgos especiales amparados y su nomenclatura y descripción es semejante en todas las compañías de seguros; los cuales a continuación se detallan:

- 1) **Robo de Bulto por Entero (R.B.E.).** Cubre los bienes asegurados contra la falta de entrega de bulto por entero por extravío o robo, quedando estipulado que no habrá responsabilidad por falta de contenido en los bultos.
- 2) **Robo Parcial (R.P.).** Cubre los bienes asegurados contra la falta de entrega del contenido de un bulto por robo con violencia.
- 3) **Robo con Violencia y/o Asalto (R. con V. y/o A.).** Cubre contra la pérdida de los bienes asegurados a consecuencia de robo perpetrado por persona(s) que haciendo uso de violencia del exterior al interior deje(n) señales visibles de la violencia en el lugar por donde se penetró, así como robo por asalto, ya sea mediante el uso de fuerza o violencia moral o física sobre las personas.

De estas tres coberturas el R.B.E. y el R.P. son complementarios y en conjunto son equivalentes y más amplias que el R. con V. y/o A., ya que este último sólo se cubre cuando existe violencia o asalto y deja excluida la falta de entrega de bulto por entero por extravío o robo en general.

Debido a que el concepto "falta de entrega de bulto por entero por extravío o robo en general" es ambiguo y genérico, propiciando posible negligencia o corrupción del asegurado o transportista al hacer perdidos los bienes; la actual crisis económica ha propiciado que estos riesgos dejen de ser fortuitos; en la época actual de inseguridad y delincuencia, el requerimiento real de cobertura de los asegurados es el robo con asalto o violencia.

Sugiero se ampare el robo sólo en el caso de existir violencia y/o asalto. Esta situación ya se ve reflejada en la suscripción de algunas compañías de seguros que la han limitado actualmente el R.B.E. a que exista violencia.

El administrador de riesgos y el suscriptor deberán identificar si la mercancía, por sus características, está expuesta sólo al RBE o al RP o a ambos, para determinar los riesgos a incluir en la póliza

Por ejemplo, cuando se transportan motocicletas dentro de un contenedor, y se roban todo el contenedor, se estaría afectando la cobertura de robo de bulto por entero. Si es forzado y abierto el contenedor desapareciendo una motocicleta, entonces se hablaría de un siniestro por robo parcial.

El riesgo de robo ha ido en alarmante aumento, siendo actualmente de las coberturas más solicitadas, debido al incremento en la delincuencia a raíz de la problemática económica y social que se agudizó en diciembre de 1994. El seguro de transportes carga se ha visto notoriamente afectado por siniestros en la cobertura del RBE, RP, y R con V y/o A, como se observará en las estadísticas de los resultados presentados en el mercado mexicano en los últimos años. Por lo que es apremiante que las compañías de seguros actualicen su tarifa de este seguro, para quedar acorde al ámbito actual del país.

Además de la actualización de tarifa con estadísticas recientes, sugeriré en el capítulo III del presente trabajo, algunas medidas preventivas que ayudarán al asegurado a participar en la disminución de su riesgo.

- 4) Mojadura.** Cubre los bienes asegurados contra los daños materiales causados a los mismos por mojadura directa imprevista, ya sea por agua dulce, salada o ambas; no se cubre este riesgo cuando los bienes viajen sobre cubierta en buques, carros de ferrocarril o cualquier otro vehículo que no reúna las características de protección adecuadas, excepto los que viajen en contenedor cerrado.

Ejemplo de esta cobertura:

En un embarque de medias femeninas, contenidas en bolsas de polietileno y cajas de cartón, transportadas a través de camión; resulta que durante el trayecto cae una lluvia torrencial que propicia acumulación de agua en niveles altos y ésta se filtra por debajo de la caja del camión mojándose las medias entonces se habrá afectado la cobertura de Mojadura.

Cabe indicar que cuando se menciona que el "vehículo debe reunir las características de protección adecuadas" se refiere, por ejemplo, al hecho de que un camión que transporta mercancía en época de lluvias, susceptible en este caso a mojadura, en primer lugar debe emplear un carro cerrado o en su defecto lona para cubrirlo, pero en ningún caso esta debe tener hoyos, ya que esto sería una característica de transporte inadecuado.

- 5) Manchas.** Cubre los bienes asegurados contra los daños materiales que sufran directamente por manchas, cuando éstas afecten sus propiedades o características originales. No cubriendo los bienes que carezcan de empaque.

Ejemplo :

En un embarque marítimo de pacas de fibra acrílica, contenidas en bolsas de polietileno flejadas, durante las maniobras de carga o estiba se perforan las bolsas o pliegos de polietileno, y durante el traslado marítimo el agua que se condensa en un barco por diferencias bruscas de temperatura en el trayecto propician el sudor o vaho de bodega que contiene la suciedad de las paredes del barco, herredumbre y oxidación de tuberías, propiciando que la fibra se manche a través de estas perforaciones.

- 6) Oxidación.** Cubre los bienes asegurados contra los daños materiales causados a los mismos por oxidación. No cubriendo los bienes que carezcan de empaque.

En un embarque marítimo de tornillos empacados en bolsas de polietileno y cajas de cartón, durante las maniobras de carga o estiba, si el transportista o estibador emplea ganchos para tomar las cajas perforando las éstas y las bolsas, y durante el trayecto marítimo el agua que se condensa en un barco propicia la oxidación de los tornillos a través de las perforaciones del empaque.

* **Herrumbre y Oxidación** Resultan de la mojadura y de la humedad que afecta exclusivamente a los metales. Debe considerarse como no asegurable cuando se debe a las influencias atmosféricas normales, es decir, cuando no media un evento fortuito. Por consiguiente, y para evitar discusiones desagradables al respecto, la incluimos en nuestra cobertura tan sólo si la mercancía va debidamente protegida, es decir, empacada. La herrumbre y la oxidación en metales no empacados ni protegidos constituye vicio propio de la mercancía y como tal no son asegurables.⁶⁴

Esta observación también aplica para la cobertura de mojadura

- 7) Contaminación.** Cubre los bienes asegurados contra los daños materiales que puedan ser éstos sufrir por contaminación al entrar en contacto con otras cargas u originados por la rotura del empaque o contenedor. Aclarándose que no quedará cubierta la contaminación ocasionada por residuos o materiales extraños a los bienes asegurados, provenientes de residuos de cargas previas en envases, dispositivos de manejo, válvulas, mangueras, pipas o carros tanque o medios de transporte.

Ejemplos :

La contaminación por rotura del empaque, en el contacto de arroz en bolsas con un insecticida (por ejemplo, el DDT) en bolsas; contaminación de mantequilla por naranjas; contaminación de café o té por pieles saladas; telas en fardos en bolsas de plástico en contacto con ácidos.

- 8) Rotura, abolladura, dobladura o rajadura.** Cubre los bienes asegurados contra rotura, abolladura, dobladura o rajadura, quedando específicamente excluidas raspadura y despostilladura, así como los daños que sufran los bienes que carezcan de material de empaque o embalaje.

Afecta a mercancías frágiles, y puede tener su origen en manipulación brusca o en el movimiento del transporte o en una protección o empaque inadecuado.

Algunos bienes que son susceptibles a estos riesgos son por ejemplo, los refrigeradores, muebles para baño, estufas, maquinaria.

Debido a que el recargo en la cuota básica por el riesgo de rotura, abolladura, dobladura o rajadura no es suficiente -ya que la experiencia del mercado indica una elevada severidad en algunos de los bienes susceptibles a estos daños- sugiero, como se mostrará en la propuesta de tarifa que presentaré mas adelante, además de actualizar el factor de recargo para quedar acorde a las actuales estadísticas, incrementar el deducible para los bienes en los que se involucra no sólo una mayor exposición a estos riesgos sino un mayor capital, como en la maquinaria.

- 9) Derrame.** Cubre los bienes asegurados contra pérdidas o daños causados directamente por derrames, pero únicamente cuando estos sean motivados por la rotura del envase, empaque o contenedor en que estén siendo transportados.

Afecta particularmente a mercancías granuladas o en forma de polvo, empacadas en bolsas, sacos o barricas, y a los líquidos. Por ejemplo, cuando en la estiba inadecuada de los contenedores en puerto se fractura un contenedor que contiene semilla de trigo propiciando el derrame de ésta.

⁶⁴H. Fischer, El seguro de transportes de mercancías, pág. 67

Otro ejemplo es cuando se transporta pintura líquida en botes, y el transportista estaba sobre los botes mercancía pesada que vence el soporte de éste propiciando el derrame de la pintura

- 10) Batería del Capitán o de la Tripulación.** Cubre los bienes asegurados contra pérdidas o daños causados por actos ilícitos cometidos voluntariamente por el capitán o tripulación. Quedan excluidos los daños si el capitán es el propietario del buque o de la mercancía

[.] tenemos que tener presente que no hay batería si el capitán mismo es el propietario del buque o de la mercancía porque entonces no perjudica a un tercero [] Para todos los demás seguros de transportes marítimos, donde el asegurado propietario de la mercancía -como en la mayoría de los casos- no conoce la línea naviera para efectuar el transporte, muchas veces ni siquiera el nombre del barco, ni hablar del armador y del capitán, no se justifica privar al asegurado de esta cobertura, pues en caso de presentarse un caso de batería, este se halla enteramente fuera del control del asegurado y por tanto debe -desde su punto de vista considerarse como fortuito.*⁶⁵

Esta cobertura sólo se ampara en el medio de conducción marítimo. De igual forma que la mayoría de los demás riesgos afines al medio de conducción marítimo, esta cobertura es de baja frecuencia no obstante que cuando se presenta es de alta severidad.

- 11) Echazón.** Cubre los bienes asegurados contra pérdidas o daños cuando estos son arrojados intencionalmente al mar por ordenes del capitán de la embarcación, siempre y cuando sea con el objeto de librar de un daño mayor a la mercancía o la embarcación, y sea asentado en el cuaderno de bitácora del buque.

- 12) Barredura.** Cubre los bienes asegurados contra pérdidas o daños cuando estos se encuentran estibados sobre cubierta y son arrasados, barridos por las olas.

- 13) Huelgas y alborotos populares para embarques marítimos y/o terrestres y/o aéreos.** Cubre los daños y/o pérdidas que sufran los bienes asegurados por la ocurrencia de un riesgo cubierto por esta póliza causados directamente por huelguistas o personas que tomen parte en paros, disturbios de carácter obrero, motines o alborotos populares

- 14) Guerra en embarques aéreos o marítimos.** Cubre los daños y/o pérdidas que sufran los bienes asegurados por la ocurrencia de alguno(s) de los riesgos cubiertos por esta póliza causados por:

- A) Guerra, Guerra Civil, Revolución, Rebelión, Insurrección o Contienda Civil que provenga de esos hechos o cualquier otro acto hostil por o contra un poder beligerante.
- B) Captura, Incautación, Embargo Preventivo, Restricción o Detención, provenientes de los riesgos cubiertos en el inciso anterior, y las consecuencias de los mismos o de su tentativa.
- C) Minas, Torpedos, Bombas u otras armas de guerra abandonadas en el mar.

*Cabe indicar que esta cobertura se suspende o cancela en cualquier momento por la Compañía de Seguros, mediante notificación por escrito, con 48 (cuarenta y ocho) horas de anticipación, dicha cobertura quedará cancelada los siguientes 7 (siete) días después de efectiva la notificación, siendo reinstalada al término de este lapso, quedando excluidos los embarques con origen, destino y/o tránsito a los países ubicados en la zona del conflicto que motivó el aviso de cancelación. Sin embargo dicha cancelación no perjudicará cualquier embarque que se encuentre en tránsito en el momento efectivo de cancelación -66

⁶⁵ib., pág. 70

⁶⁶ Seguros Comercial América, Clausula de guerra

- 15) Bodega a Bodega.** La cobertura comienza desde el momento en que los bienes asegurados salen del domicilio del remitente para su transporte, continúa durante el curso ordinario del viaje y cesa con la llegada de los bienes al domicilio del consignatario, entre los puntos de origen y destino marcados en la póliza

En realidad la cláusula de bodega a bodega no es una cobertura, ya que no ampara un riesgo que pueda dañar a la mercancía, más bien es una extensión del trayecto o tiempo asegurado durante el cual está expuesta la mercancía

Esta cláusula en la actualidad no se maneja, pues se prestaba para amparar situaciones de negligencia del transportista, como por ejemplo, que después de recibir la mercancía, el transportista en la bodega del asegurado, se la lleva a sus oficinas, dejándola estacionada fuera de ellas, en la calle, por una noche o varias horas, para iniciar el viaje posteriormente, con el grave riesgo de que sea robada durante esta estancia.

Por lo que se dejó de emplear, y para no dejar descubierto al asegurado se adecuó la cláusula de vigencia a quedar como se indicó en la sección 2.3, a través de la cual se pretende dar cobertura desde la bodega del asegurado, siempre y cuando el vehículo ya cargado parta de dentro de su predio para iniciar el viaje

- 16) Estadía o Interrupción en el Transporte.** Como protección adicional y sujeta a todas sus otras condiciones, esta póliza se extiende a cubrir los daños o pérdidas que sufran los bienes asegurados en su estadía durante cierto número de días, convenido con la compañía de seguros por la interrupción del viaje, de acuerdo a lo siguiente:

8. Interrupción en el transporte.

Si durante el transporte sobreviniesen circunstancias anormales, ajenas al asegurado o quien sus intereses represente, no exceptuadas en esta póliza, que hiciesen necesario que entre los puntos de origen y destino especificados, los bienes quedaren estacionados o almacenados en bodegas, muelles, embarcaderos, malecones u otros lugares, el seguro continuará en vigor:

- a) 15 (quince) días naturales, si el domicilio del consignatario se encuentra en la misma ciudad fronteriza o puerto marítimo o puerto aéreo del lugar de destino final.
- b) 30 (treinta) días naturales, si el destino final de los bienes asegurados se localiza en otro lugar de los anteriormente indicados.
- c) Por periodo mayor a los indicados, previo aviso y sujeto a la aceptación de la Compañía y con la obligación del pago de prima correspondiente, si por circunstancias comprobables fuere necesario una estadía mayor de los bienes en los lugares antes definidos

Si la interrupción en el transporte se debe en todo o en parte a causas imputables al Asegurado o de quien sus intereses represente o a exclusiones de esta póliza, la cobertura que brinda este seguro cesará desde la fecha de tal interrupción.

Es obligación del Asegurado dar aviso a la Compañía tan pronto tenga conocimiento de haberse presentado alguna de las circunstancias o sucesos previstos en las cláusulas 7ª, Y 8ª. [...]67

Esta cláusula no está incluida en las condiciones generales como riesgo adicional, sin embargo en la suscripción se manejó como si lo fuera. No es una cobertura, ya que no ampara un riesgo que puede dañar a la mercancía, mas bien es una extensión del trayecto o tiempo asegurado durante el cual está expuesta la mercancía a los riesgos amparados. Por lo que en la actualidad

67 Seguros Comercial América, Condiciones generales, pág. 5

las compañías de seguros han cambiado el criterio de otorgarla como un riesgo adicional y la otorga como una extensión de la cobertura

17) Maniobras de Carga y Descarga. Queda entendido que se considerarán amparados bajo la cobertura de la póliza el riesgo de caída o desplome exclusivamente durante las maniobras de carga y descarga.

Esta cláusula se manejó por mucho tiempo como un riesgo adicional. En ella estaban implícitas las siguientes situaciones:

La cláusula se usa como una extensión del trayecto de cobertura, pues de acuerdo a su descripción y la de vigencia, ampara las maniobras de carga de la mercancía para quedar a bordo del vehículo, así como las demás maniobras intermedias y finales del viaje.

Nuevamente, retomando la sección 2.1, el ejemplo de los riesgos a los que está expuesto el manaje de casa al ser trasladado por el cambio de domicilio, existen otros riesgos diferentes a los amparados en la cobertura básica y en la cobertura adicional que por sus características no están incluidos en ninguna, es decir no, son riesgos asegurable.

Considero que existen otros riesgos que afectan al asegurado y que son factibles de tasar, y por tanto se pueden ofrecer como parte de la cobertura adicional :

- Cuando el asegurado realiza un embarque de mercancía que está vendiendo, y ésta resulta dañada durante el traslado; además de la pérdida de la mercancía el asegurado es afectado en sus ingresos en el caso de que el comprador le cancele el pedido por no haberle llegado en el momento oportuno, es decir, el asegurado tiene pérdida de utilidad al ocurrir la pérdida de la mercancía.
- Cuando el asegurado compra materia prima o maquinaria, y ésta resulta dañada durante su traslado, él tiene que efectuar gastos fijos que tiene que seguir realizando -como pago de sueldos- no obstante no contar con la mercancía comprada para desarrollar su actividad.

Es importante indicar que será necesario el diseño de texto específico que redacte los términos y condiciones de cada una de estas coberturas adicionales

Por otra parte, debido a que el empaque o embalaje (que son sinónimos) está muy relacionado con los riesgos adicionales amparados en el seguro, a continuación se describe cómo interviene el empaque en la apreciación del riesgo a suscribir

•El Empaque de la Mercancía

Es el segundo factor en nuestra lista que determina el riesgo, y aunque la naturaleza y el estado físico predetermina dentro de ciertos límites el empaque (líquidos no pueden embalarse en sacos de arpiller) existe dentro de tales límites cierto número de diferentes formas y posibilidades de embalar una determinada mercancía. La forma y calidad del empaque es un factor muy importante para la apreciación de los riesgos, puesto que de ellos dependen muchos daños y pérdidas, ya sea por maltrato o por robo y ratería y otros mas

Por ejemplo, puede ser grande la diferencia si las mercancías se transportan en cajas de cartón o en cajas de madera. Si aseguramos maquinaria o aparatos es muy importante saber si su embalaje consiste de cajones de madera íntegros o si se trata de jabas o huacales de madera solamente. Si el último fuese el caso, debemos saber si dentro de tales jabas, la mercancía viene protegida por papel de aceite o alquitrán.

Si se trata de productos granulados o en forma de polvo, es de suma importancia saber si el embalaje consiste de sacos de yute o arpillerá o de bolsas de papel; cuántos pliegos tiene el saco o la bolsa y cuanto pesa lleno

[...] Además es de suma importancia en todos los casos saber si el empaque o embalaje es nuevo o de segunda mano, o excluir mediante una garantía expresa el embalaje de segunda mano [...]

En algunos casos es también importante saber si el embalaje lo ha efectuado una persona experta que se entienda en embalajes o una persona que tal vez nunca ha empacado algo para un transporte marítimo [...]

En cuanto a la calidad del embalaje hay siempre una colisión de intereses entre el asegurador y su asegurado. El primero suele exigir el mejor empaque posible para reducir la siniestralidad y el segundo tiende más bien a empaques baratos para reducir su costo. Pero no deberíamos olvidar que parte de lo que el asegurado ahorra en el embalaje, lo paga en primas, o deducibles que fija el asegurador para mercancías delicadas. Al respecto, recordamos también que un buen asegurado debe obrar siempre como sino estuviera asegurado, y que el asegurador tiene la posibilidad de rechazar un reclamo si la pérdida o el daño se debe entera y claramente a una deficiencia más o menos grave del empaque. Hemos dicho que -como el empaque forma parte de la mercancía - [...] - 68

Debido a la interferencia del empaque en los riesgos a los que está expuesta la mercancía durante su transportación, la actual tarifa ya incluye en la sección de recargos para riesgos adicionales, clasificaciones diferentes de acuerdo al empaque del mismo tipo de mercancía.

No obstante que en la práctica, cuando se suscribe un seguro de transportes carga no se solicita ninguna o toda la descripción de empaque, es necesario cambiar esta actitud y acostumbrar al asegurado proporcionarla.

Al respecto cabe recordar que actualmente se difunde cada día el uso del contenedor, tanto en el comercio nacional como en el internacional; lo que representa una disminución de los riesgos de la mercancía en el transporte; esto es debido a que un contenedor es una caja grande hermética de metal en la que se introduce la mercancía con su respectivo empaque. Por lo que sugeriré en el capítulo III se incluya el empleo del contenedor no consolidado en el traslado de la carga como recomendación al asegurado.

Un contenedor es consolidado cuando mercancía de varios dueños se junta en un mismo contenedor, y al llegar al destino de alguna de las mercancías del contenedor o pasar por alguna frontera es necesario abrirlo, separar e identificar cada una de las mercancías transportadas, es decir desconsolidarlo, por tanto por el riesgo que implica para la carga esta situación no se considerará descuento para la mercancía que viaje en contenedor compartido.

⁶⁸H. Fischer, El seguro de transportes de mercancías, págs. 175-176

2.5. TIPOS DE PÓLIZAS

Antes de iniciar con la descripción de la estructura de la tarifa, es importante mencionar que las coberturas otorgadas por este seguro, se le ofrecen al asegurado en diferentes tipos de pólizas. Cabe aclarar que los riesgos amparados son independientes al tipo de contrato. A continuación se explica de forma simple cada póliza:

- 1 **PÓLIZA ESPECÍFICA**. seguro para un viaje.
- 2 **PÓLIZA ANUAL**. seguro por un tiempo fijo, un año.
 - A) **PÓLIZA ANUAL DE DECLARACIÓN MENSUAL DE EMBARQUES**
 - B) **PÓLIZA ANUAL CON PRONÓSTICO DE EMBARQUES**
- 3 **PÓLIZA ABIERTA**. seguro por un tiempo indefinido.
 - A) **PÓLIZA ABIERTA DE DECLARACIÓN MENSUAL DE EMBARQUES**
 - B) **PÓLIZA ABIERTA CON PRONÓSTICO DE EMBARQUES**

Funcionamiento de cada contrato o póliza.

1 PÓLIZA ESPECÍFICA

Es un contrato que ampara un solo embarque. Es para empresas o personas que efectúan embarques esporádicamente como una, dos o tres veces por año, por ejemplo un traslado de muebles y menaje de casa, debido al cambio de domicilio.

En este tipo de póliza se conocen con precisión todas las características del embarque:

- 1) Descripción de la mercancía
- 2) Tipo de empaque
- 3) Valor de la mercancía
- 4) Número de factura
- 5) Contrato de fletamento
- 6) Nombre del consignatario
- 7) Fecha de embarque
- 8) Origen y destino
- 9) Medio de transporte

2 PÓLIZA ANUAL

Estos contratos son para empresas que tienen un movimiento constante y les evita invertir tiempo en la solicitud de cobertura a la compañía de seguros por cada uno de sus embarques.

"Consiste en un contrato global mediante el cual se convienen de antemano las condiciones del seguro para los transportes que en adelante efectuará o recibirá el asegurado[]

Estas pólizas tienen la ventaja para el asegurado de que las condiciones para sus seguros están establecidas de modo permanente, así que no pierde el tiempo con consultas y negociaciones con su asegurador cada vez que se presenta un transporte. Además, las primas pueden ser más favorables por el mayor volumen y mejor equilibrio que presenta para el asegurador[]

La ventaja para el asegurador, la hemos mencionado en parte, reside en el mayor equilibrio que le ofrece esta clase de póliza, y además, una clientela constante, también le ocasiona menos trabajo y menos gastos administrativos.⁶⁹

Las condiciones particulares o especiales de una póliza anual difieren necesariamente de las de una póliza específica, puesto que no se conocen de antemano los datos esenciales de cada transporte que se asegurará. Como las condiciones del seguro dependen naturalmente de tales datos, éstos deben circunscribirse de la manera más exacta que la circunstancias especiales lo permitan.

2.A. PÓLIZA ANUAL DE DECLARACIÓN MENSUAL DE EMBARQUES

En este contrato el asegurado está obligado a reportar mes con mes todos y cada uno de los embarques que efectuó o recibió, de acuerdo a lo estipulado en la póliza, para que el asegurador determine la prima que debe pagarle en base a la cuota previamente contratada.

Por otra parte el asegurador está obligado a cubrir el riesgo de los embarques declarados, siempre y cuando cumplan con las características establecidas en el contrato de la póliza, y cobrar la prima correspondiente.

2.B. PÓLIZA ANUAL CON PRONÓSTICO DE EMBARQUES

En este contrato el asegurador está obligado a cubrir los embarques que cumplan con las características convenidas, origen, destino, tipo de mercancía, límite máximo por embarque y demás establecidas en póliza.

Asimismo el asegurado está obligado a pagar una prima fija con opciones de pago, al contado, mensual, trimestral o semestral, según lo convenga con el asegurador. Dicha prima se calcula antes del inicio de la vigencia, en base al valor que pronostica y estima el asegurado trasladará de mercancía a cubrir, de tal manera que al concluir la vigencia del contrato, el asegurado tiene la obligación de reportar a la compañía de seguros el valor real ya conocido de sus embarques asegurables realizados durante la vigencia para que la compañía calcule la prima real que debió haber pagado el asegurado y efectúe el ajuste de la prima real contra la prima estimada y cobre o devuelva la diferencia al asegurado.

Este producto está diseñado para empresas de grandes volúmenes de embarques, a las cuales les sería poco funcional el anterior producto.

⁶⁹ ib., pág. 51

3 PÓLIZA ABIERTA

Estos contratos son también para empresas que tienen un movimiento constante, y es en términos generales igual a una póliza anual, con las siguientes salvedades:

- Su duración no es un año, puede ser del tiempo que desee y necesite el asegurado 1, 10, 13 u otro número de años
- Ofrece al asegurador gran desventaja en su administración, pues operativamente dificulta la evaluación de resultados, la acumulación de modificaciones de cláusulas y textos hace incómodo y difícil el manejo de sus expedientes y el análisis de condiciones contractuales para el ajuste de siniestros

Estas dificultades para el asegurador han propiciado la desaparición paulatina de este producto en las compañías de seguros, de manera que actualmente son pocas las compañías que las ofrecen.

3.A. PÓLIZA ABIERTA DE DECLARACIÓN MENSUAL DE EMBARQUES

El asegurado está obligado a reportar mes con mes todos y cada uno de los embarques que efectuó o recibió, de igual forma que en la póliza anual.

3.B. PÓLIZA ABIERTA CON PRONÓSTICO DE EMBARQUES

En este contrato el asegurador está obligado a cubrir los embarques que cumplan con las características convenidas, origen, destino, tipo de mercancía, límite máximo por embarque y demás establecidas en póliza.

Asimismo el asegurado está obligado a pagar una prima fija con opciones de pago, al contado, mensual, trimestral o semestral, según lo convenga con el asegurador. Dicha prima se calcula antes del inicio de cada aniversario a partir del inicio de la vigencia, en base al valor que pronostica y estima el asegurado trasladará o embarcará de mercancía a cubrir en la póliza durante el próximo año.

De tal manera que al concluir el año del pronóstico, el asegurado tiene la obligación de reportar a la compañía de seguros el valor real ya conocido de sus embarques asegurables realizados para que ésta calcule la prima real que debió haber pagado el asegurado y efectúe el ajuste de la prima real contra la prima estimada y cobre o devuelva la diferencia al asegurado.

Este producto está diseñado para empresas de grandes volúmenes de embarques, a las cuales les sería poco funcional la póliza abierta con declaración mensual de embarques.

2.6. TARIFA ACTUAL

Concluida la descripción de los tipos de contratos a través de los cuales las compañías de seguros amparan los riesgos del seguro de transportes carga, a continuación describo la estructura actual de la tarifa empleada por las compañías de seguros en México, necesaria para calcular la cuota y por ende la prima que deberá cubrir el asegurado, a la compañía de seguros por la cobertura de su mercancía expuesta a los riesgos del transporte.

Como reseña, creo importante mencionar que por la gran variedad de factores que intervienen en la caracterización de un riesgo del seguro de transportes carga, a través del tiempo se han agregado más conceptos a evaluar desde las primeras tarifas.

En los inicios del seguro de transportes carga en México no existía una tarifa establecida, y por muchos años se suscribieron los riesgos en base al criterio y poca o mucha experiencia del suscriptor.

Las primeras tarifas sólo tenían dos cuotas, la de mercancías frágiles y no frágiles.

Antes de la desregulación de 1990, como ya lo comenté, el organismo oficial autorizado por la S.H.C.P. para elaborar y difundir en el mercado asegurador mexicano las tarifas, era la Asociación Mexicana de Instituciones del Seguros (AMIS).

La actual tarifa del seguro de transportes carga que emplean las compañías de seguros, fue autorizada y registrada por la A.M.I.S. ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (antes llamada Comisión Nacional Bancaria y de Seguros) en el año de 1988.

La actual tarifa está integrada por cuatro partes principales:

- 1) Listado de mercancías
- 2) Cuotas para riesgos ordinarios de tránsito, cobertura básica
- 3) Cuotas para riesgos adicionales
- 4) Resumen de políticas y cuotas para demás riesgos adicionales y extensiones de cobertura.

En seguida se describe cada una de estas secciones.

1) LISTADO DE MERCANCIAS

- a) Lista de 179 tipos o clases de mercancías, independientes en su mayoría del medio de conducción.
- b) Cada tipo de mercancía con un grupo asignado, del 1 al 5. Grupo que representa el mayor (1) o menor (5) grado de riesgo al que está expuesta la mercancía. Riesgo que depende de la fragilidad, susceptibilidad, o severidad de daño al que está expuesta la mercancía en caso de que el vehículo en el que es transportada sufra un incendio, volcadura, colisión, varadura, descarrilamiento o demás riesgos de la cobertura básica. Es decir, este grupo está relacionado con la exposición a los riesgos de la cobertura básica.
- c) Asimismo, la lista indica, también para cada tipo de mercancía, el grado de exposición al robo de bullo por entero, al robo parcial, al derrame, etc, es decir a cada uno de los

riesgos de la cobertura adicional, mediante un porcentaje diferente para cada uno de ellos, que puede variar del 0 por ciento al 500 por ciento

d) La lista incluye dos deducibles por mercancía, para

- 1.- Robo de bulto por entero y robo parcial
- 2.- Riesgos ordinarios de tránsito y demás riesgos

Respecto a esta lista de mercancías cabe mencionar que algunas clases de mercancías las incluye varias veces dependiendo del tipo de empaque, y por tanto las etiqueta con diferente grupo por el grado de protección o inseguridad del empaque

Debido a que es imposible y sería impráctico, listar todos los diferentes bienes que están a nuestro alrededor y que en algún momento se requiere asegurar por su traslado de un lugar a otro, sugiero que prevalezca el mismo número de elementos de la lista de mercancías, sin embargo si realizar las siguientes modificaciones:

- Eliminar los giros ya obsoletos, que por los avances de la tecnología no se usan.
- Introducir los nuevos que ha creado al tecnología y que tienen una experiencia bien definida en el seguro de transportes carga, como por ejemplo las computadoras.
- Redefinir las descripciones ambiguas, como por ejemplo bolsas, todo tipo de, ya que puede interpretarse como bolsas de plástico, papel o piel, riesgos muy diferentes entre sí.

A continuación se muestra una fracción del listado de mercancías:

LISTA DE MERCANCÍAS

MERCANCÍAS		ROBO DE BULTO POR ENTERO	ROBO PARCIAL	MOJADURA Y OXIDACIÓN	CONTAMINACIÓN O MANCHAS	ROTURA, RAJADURA, ABOLLADURA O DOBLADURA	DETERIORAMIENTO %	DEDUCIBLE SOBRE EL VTE*		
GRUPO	DESCRIPCIÓN							ROBO PARCIAL O TOTAL	R.O.T Y DEMÁS RIESGOS	
3	ABARROTÉS EN GENERAL (EXCEPTO VINOS Y LICORES EMBOTELLADOS) EMBARQUES LOCALES	20%	120%	20%	10%	25%	10%	205	30%	3%
3	ABARROTÉS EN GENERAL (EXCEPTO VINOS Y LICORES EMBOTELLADOS) EMBARQUES EXTRANJEROS	40%	235%	45%	20%	55%	20%	415	30%	3%
5	ACEITES MINERALES, VEGETALES Y ANIMALES EN TAMBORES METÁLICOS	4%	--	--	--	--	24%	28	2.5%	1%
5	ACEITES MINERALES, VEGETALES Y ANIMALES EN CARRO TANQUE	5%	--	--	--	--	20%	25	2.5%	1%
4	ALCOHOL EN LATAS	12%	4%	--	--	--	24%	40	2.5%	1%

* : VTE significa Valor Total del Embarque

2) CUOTAS PARA RIESGOS ORDINARIOS DE TRÁNSITO, COBERTURA BÁSICA

La tarifa incluye agrupaciones de cuotas que amparan los riesgos ordinarios de tránsito, estas agrupaciones está de acuerdo a lo siguiente

- a) Dependen del *medio de conducción* (terrestre, marítimo o aéreo)
- b) Para cada uno de los tres tipos de *medio de conducción*, a su vez, se dividen las cuotas en base a:
 - I. *Zona geográfica* del mundo en donde se inicia y concluye el embarque marítimo o aéreo, o bien en base a la distancia a recorrer, cuando es por medio terrestre
 - II. Dentro de cada zona geográfica se dividen las cuotas en cinco grupos, que representan el mayor (1) o menor (5) grado de riesgo al que están expuestas las mercancías a asegurar. Este grupo depende del tipo de mercancía, y se encuentra en la lista de mercancías.

A continuación se muestran los grupos o tablas de cuotas básicas:

CUOTAS BÁSICAS (%)

EN EMBARQUES TERRESTRES

MEDIO DE TRANSPORTE	DISTANCIA	TIPO DE MERCANCÍA				
		1	2	3	4	5
CAMIÓN	HASTA 250 km	0.280	0.200	0.120	0.080	0.040
	HASTA 1,000 km	0.350	0.250	0.150	0.100	0.050
	MÁS DE 1,000 km	0.400	0.300	0.200	0.125	0.075
FERROCARRIL	CUALQUIERA	0.350	0.250	0.150	0.100	0.050

EMBARQUES EXCLUSIVAMENTE AÉREOS

TRAYECTO	TIPO DE MERCANCÍA				
	1	2	3	4	5
- REPÚBLICA MEXICANA	0.075	0.070	0.060	0.050	0.040
- NORTE, CENTRO AMÉRICA Y LAS ANTILLAS	0.100	0.080	0.070	0.060	0.050
- SUDAMÉRICA, EUROPA Y ÁFRICA	0.125	0.110	0.090	0.080	0.070
- ASIA Y OCEANÍA	0.150	0.120	0.100	0.090	0.080

EMBARQUES COMBINADOS AÉREO CON TERRESTRE

TRAYECTO	TIPO DE MERCANCÍA				
	1	2	3	4	5
REPÚBLICA MEXICANA	0.285	0.210	0.150	0.110	0.070
NORTE, CENTRO AMÉRICA Y LAS ANTILLAS	0.425	0.255	0.160	0.125	0.080
SUDAMÉRICA, EUROPA Y ÁFRICA	0.440	0.275	0.150	0.135	0.105
ASIA Y OCEANÍA	0.450	0.270	0.190	0.145	0.112

EN EMBARQUES MARÍTIMOS

TRAYECTO	TIPO DE MERCANCÍA					
	EXCLUSIVAMENTE MARÍTIMO CUALQUIERA	COMBINADO: MARÍTIMO/TERRESTRE				
		1	2	3	4	5
NORTE, CENTRO AMÉRICA Y LAS ANTILLAS	0.200	0.525	0.375	0.290	0.265	0.230
EUROPA, ÁFRICA Y SUDAMÉRICA	0.225	0.54	0.390	0.315	0.280	0.260
ASIA Y OCEANÍA	0.250	0.55	0.400	0.340	0.305	0.282
CABOTAJE	0.600	0.51	0.740	0.690	0.660	0.630

Al respecto de por qué para embarques exclusivamente marítimos no se separan las cuotas por el grupo de riesgo, la respuesta principal es la siguiente: debido a que en el medio de conducción marítimo, de presentarse alguno de los riesgos más frecuentes y severos (colisión, hundimiento, varadura) amparados en la cobertura básica los daños que sufriría la mercancía serían los mismos independientemente del tipo de empaque, del tipo de mercancía si es vidrio, abarrotés, laminas de metal, aceite o ropa; la mercancía se perderá en su totalidad, es decir, difícilmente se salvará algo ya que el que llegue otro barco al rescate es tardado y en su caso son laboriosas y difíciles la maniobras de traslado; es decir hay una gran probabilidad de pérdida total.

En cambio la pérdida no es de la misma magnitud en un transporte terrestre, ya que en caso de una colisión o volcadura, en la mayoría de los casos se podrá recuperar parte de la mercancía. Por lo que en el medio de conducción terrestre si es necesario diferenciar la mercancía por su fragilidad y tipo de empaque, al considerar los grupo de clasificación del 1 al 5 incluidos en el listado de mercancías.

Por lo anterior, también deberíamos hacer lo mismo con las cuotas de embarques exclusivamente aéreos, ya que en caso de una colisión o incendio del avión difícilmente se salvará mercancía, independientemente de su fragilidad o empaque

Por lo que se planteará se unifique la cuota en una sola por lugar geográfico, al igual que en los embarques exclusivamente marítimos, el que varíe de acuerdo al lugar geográfico es porque

una mayor o menor distancia implica un mayor o menor riesgo de exposición, por tanto sugiero permanezca la clasificación por origen y destino

Debido a que la experiencia de siniestralidad en el mercado nacional, indica que la mayor frecuencia de pérdidas, volcaduras y colisiones principalmente se encuentran en los embarques terrestres, más que en los marítimos o aéreos, sugiero se reestructuren las cuotas básicas de embarques terrestres dándoles mayor peso que el actual

Por otra parte, en cuanto a conceptos, la palabra **cabotaje**, significa que los embarques se realizan entre los puertos de un mismo país, es decir, los viajes son nacionales (locales). Las cuotas son altas debido a que en el trayecto marítimo, al estar el barco en todo su trayecto cerca del litoral, dentro de los límites permitidos por la navegación, existe alto grado de riesgo de varadura, colisión o hundimiento.

2) CUOTAS PARA RIESGOS ADICIONALES

Hasta ahora se tienen identificadas las cuotas para cubrir los riesgos de la cobertura básica, pero como ya se mencionó la cobertura adicional implica riesgos que tienen un costo adicional. Se tienen separadas las cuotas de recargo de ambas coberturas. Las cuotas de los riesgos adicionales se calculan en base a un factor sobre las cuotas básicas.

En el listado de mercancías, cada tipo de mercancía tiene asignado un porcentaje para cada una de las agrupaciones de los riesgos adicionales a los que es susceptible; de acuerdo al grado de exposición a ser dañada por cada uno de los riesgos adicionales:

- 1) Robo de bulto por entero
- 2) Robo parcial
- 3) Mojadura u oxidación
- 4) Contaminación o manchas
- 5) Rotura, rajadura, abolladura, dobladura
- 6) Derrame
- 7) Robo con violencia y/o asalto
- 8) Baratería del capitán o de la tripulación.
- 9) Echazón
- 10) Barredura
- 11) Huelgas y alborotos populares
- 12) Guerra
- 13) Bodega a bodega
- 14) Estadía o interrupción en el transporte
- 15) Maniobras de carga y descarga

Algunos riesgos se agruparon, pues en algunas mercancías sucede uno u otro o ambos, pero sólo se indemniza por uno de ellos; por ejemplo la tela se moja pero no se oxida, el hierro se moja pero el daño es oxidación, una maquinaria al mojarse se daña y también al oxidarse.

Para los riesgos del (7) al (15), la tarifa no incluye el factor de recargo, sin embargo sí aparece en el Resumen de Políticas y Cuotas (ver punto 4).

El factor o porcentaje de recargo se aplica como factor de un producto a la cuota básica y el resultado se suma a la cuota base como recargo de las coberturas adicionales.

La cuota total del embarque a asegurar es la suma de la cuota básica y la cuota de riesgos adicionales

Es decir se tiene lo siguiente

$$CUOTA_{TOTAL} = CUOTA_{BASE} + CUOTA_{ADICIONAL}$$

$$C = B + A$$

En donde:

$$\begin{aligned} A &= CUOTA_{ADICIONAL} \\ &= B \cdot X_1 + B \cdot X_2 + B \cdot X_3 + B \cdot X_4 + B \cdot X_5 + B \cdot X_6 \\ &= \sum_{i=1}^6 B \cdot X_i \\ &= B \cdot \sum_{i=1}^6 X_i \end{aligned}$$

X_i = PORCENTAJE DE RECARGO POR CADA RIESGO ADICIONAL

A manera de ejemplo se presenta el siguiente cálculo de un embarque amparado en una póliza específica de abarrotes de California, San Diego a México, D.F. por avión y terrestre, con un valor de \$ 500,000 USCy, en el que se desea cubrir los riesgos ordinarios de tránsito y los riesgos adicionales a los que está expuesta la mercancía.

- De acuerdo a la lista de mercancías, abarrotes en embarques internacionales pertenece al grupo 3.
- De acuerdo a la tabla de cuotas básicas de embarques combinados aéreo con terrestre se tiene: 0.16%
- Los riesgos a los que es susceptible y asegurable la mercancía son el robo de bulto por entero, robo parcial, mojadura, oxidación, contaminación, manchas, rotura, abolladura, dobladura y rajadura.
- De los riesgos adicionales se tiene:

$$CUOTA_{TOTAL} = CUOTA_{BASE} + CUOTA_{ADICIONAL}$$

$$C = B + A$$

Donde:

$$\begin{aligned} A &= B \cdot \text{RECARGO DE ROBO DE BULTO POR ENTERO} + \\ &B \cdot \text{RECARGO DE ROBO PARCIAL} + \\ &B \cdot \text{RECARGO DE MOJADURA} + \\ &B \cdot \text{RECARGO DE OXIDACIÓN} + \\ &B \cdot \text{RECARGO DE CONTAMINACIÓN Y MANCHAS} \\ &B \cdot \text{RECARGO DE ROTURA, ABOLLADURA, DOBLADURA Y RAJADURA} \end{aligned}$$

Como $B = 0.16\%$

$$\begin{aligned} A &= 0.16 \cdot 40\% + 0.16 \cdot 235\% + 0.16 \cdot 45\% + 0.16 \cdot 20\% + 0.16 \cdot 55\% + 0.16 \cdot 20\% \\ &= 0.16 \cdot \sum_{i=1}^6 X_i \\ &= 0.16 \cdot [40\% + 235\% + 45\% + 20\% + 55\% + 20\%] \\ &= 0.16 \cdot 415\% \\ &= 0.664\% \end{aligned}$$

5. Por tanto la cuota total = $C = A + B = 0.16\% + 0.664\% = 0.824\%$

6. Prima = Cuota * Suma Asegurada = $0.824\% * 500,000 \text{ US}\$$

7. Prima = $\$ 4,120 \text{ US}\$$

8. El deducible para robo de bulto por entero y robo parcial es del 30% sobre el valor total del embarque, y del 3% sobre el valor total del embarque para los riesgos ordinarios de tránsito, mojadura, oxidación, contaminación, manchas, rotura, abolladura, dobladura y rajadura.

Debido a que:

- 1) Los riesgos adicionales son independientes a los riesgos básicos, como se mencionó en el capítulo de coberturas.
- 2) Los riesgos adicionales están relacionados con el empaque y con la interferencia humana, por ejemplo el estibar inadecuadamente la mercancía.
- 3) En la actual tarifa la cuota para cualquiera de los riesgos adicionales, depende directamente en forma proporcional de la cuota básica, es decir, si se tiene una mercancía de abarrotés en embarque local, de acuerdo al listado de mercancías le corresponde el GRUPO 3, si se desea amparar el riesgo de mojadura, le corresponde el 20% de recargo de la cuota básica en un viaje de la República Mexicana a E.U.A., por más de 1,000 kms; por tanto si comparamos las cuotas de los tres principales medios de conducción tenemos:

MEDIO DE CONDUCCIÓN	TERRESTRE	AÉREO CON TERRESTRE	MARÍTIMO CON TERRESTRE
CUOTA BÁSICA	0.20%	0.15%	0.290%
CUOTA ADICIONAL(20%)	0.04%	0.03%	0.058%

Situación que no es consistente pues la mercancía no se va a mojar con mayor probabilidad en un barco que en camión o avión, el hecho de que alrededor del barco haya agua no implica que la mercancía se mojará, pues para que la moje el mar o río tendría que romperse el barco al colisionar o encallar, o hundirse; por consecuencia estaría afectándose la cobertura básica.

Por tanto sugiero se independice el cálculo de las cuotas de riesgos adicionales de las cuotas básicas; y se calcule el factor de recargo en base a la experiencia de cada giro. De entre los factores de riesgos adicionales que seguramente tendrán notorios incrementos el de Robo de Bulto por entero, robo parcial y robo con violencia y/o asalto.

Es decir la cuota total a aplicar a cada mercancía del listado de mercancías quedaría:

$$CUOTA_{TOTAL} = CUOTA_{BASE} + CUOTA_{ADICIONAL}$$

$$C = B + A$$

En donde:

$$\begin{aligned} A &= CUOTA_{ADICIONAL} \\ &= X_1 + X_2 + X_3 + X_4 + X_5 + X_6 \\ &= \sum_{i=1}^6 X_i \end{aligned}$$

X_i = VALOR DE RECARGO DE CADA RIESGO ADICIONAL

4) POLÍTICAS Y CUOTAS PARA RIESGOS ADICIONALES NO CONTEMPLADOS EN EL LISTADO DE MERCANCIAS ANTERIOR.

- I. Para cubrir el riesgo de robo con violencia y/o asalto, se considera la suma de los recargos de robo de bulto por entero y robo parcial al 75%.

Por el motivo expuesto en la sección de coberturas, en riesgos adicionales, considero que el recargo para esta cobertura debe incluirse en la lista de mercancías en lugar del de robo de bulto por entero y robo parcial; pero con el recargo acorde a estadísticas del riesgo, donde el factor será independiente a la cuota básica.

- II. Las cuotas indicadas para transportes marítimos son para embarques bajo cubierta. Por lo que para embarques sobre cubierta, cuando las ordenanzas marítimas lo permiten, las cuotas aplicables se recargan 100% y las mercancías quedan cubiertas contra riesgos ordinarios de tránsito y adicionalmente,

- a) Echazón y
- b) Barredura de sobre cubierta por las olas.

Cuando las mercancías son transportadas en contenedores, por buques construidos especialmente como portacontenedores se puede incluir cualquiera de los riesgos adicionales, con sus respectivos recargos.

Cabe mencionar que en la actualidad abunda el empleo de contenedores principalmente en transportes marítimos combinados, e implican un grado más de protección, por lo que es conveniente sugerir su empleo a los asegurados.

- III. Para cubrir el riesgo de baratería, la cuota básica se incrementa 10%.

- IV. Para huelgas y alborotos populares en embarques dentro de la República Mexicana, la cuota es de 0.10% adicional a la cuota resultante de los riesgos contratados, cualquiera que sea el tipo de mercancía.

- V. La cuota para el riesgo de guerra en embarques aéreos o marítimos, es proporcionada de acuerdo a las condiciones del mercado internacional, al momento de la contratación.

A la fecha, la cuota la determina el mercado internacional a través del Comité de Riesgos de Guerra en Londres, que es un organismo mundialmente reconocido.

- VI. Bodega a bodega: se aplica recargo del 20% sobre la cuota básica.

Por lo comentado en la sección de coberturas, sugiero que este recargo desaparezca.

- VII. En embarques a granel : se aplica recargo del 20% sobre la cuota básica.

Considero conveniente no aplicar este recargo, en lugar de él, incluir algunos giros en el listado de mercancías con esta característica, de tal manera que será de mayor apoyo al suscriptor el ver tipificada la mercancía con este empaque, sin empaque pero contenida en pipa o carro tanque, y el recargo de cada riesgo adicional al que está expuesta y por tanto los riesgos que puede suscribir para la misma.

Por ejemplo:

LISTA DE MERCANCIAS

GRUPO	DESCRIPCIÓN	ROBO DE	ROBO PARCIAL	MOJADURA	CONTAMINACIÓN	ROTURA, RAJADURA ABOLLA-	D E	T O	D E D U C I B L E	
		BULTO POR ENTERO		Y OXIDACIÓN	O MANCHAS	DURA O DOBLADURA	R A A A M E L %	R T A A A L %	SOBRE EL VTE *	
									ROBO PARCIAL O TOTAL	R.D.T Y DEMÁS RIESGOS
3	INSECTICIDAS EN POLVO EN ENVASES DE PAPEL	10%	--	100%	--	--	135	245	3%	3%
3	INSECTICIDAS EN POLVO EN ENVASES DE CARTÓN	10%	--	50%	--	--	80%	140	3%	3%
3	INSECTICIDAS EN POLVO SIN ENVASE, EN PIPA O CARRO TANQUE, O CONTENEDOR	U1%	--	--	V1%	--	W1 %	X1	Y1%	Z1%
4	INSECTICIDAS EN POLVO EN ENVASES DE PAPEL	5%	--	--	--	--	20%	25	2.5%	1%
4	INSECTICIDAS EN POLVO SIN ENVASE, EN PIPA O CARRO TANQUE, O CONTENEDOR	U2%	T2%	--	--	--	W2 %	X2	Y2%	Z2%

* : VTE significa Valor Total del Embarque

VIII. Cuando el embarque asegurado tiene **Interrupción en el transporte** que obliga a depositar la mercancía en cualquiera de los puntos que se menciona en la cláusula de estadía de las condiciones generales, por un periodo mayor de 15 o 30 días según sea el caso, que otorga dicha cláusula sin pago de prima, se calcula por cada 15 o 30 días o fracción, un recargo equivalente al 20% de la cuota que originalmente se fijó para cubrir el embarque.

IX. Para cubrir el riesgo de **desplome** a consecuencia de las maniobras de carga y descarga en embarques terrestres y/o aéreos, se aplica el 100% de la cuota fijada para los riesgos ordinarios de tránsito.

Para otorgar esta cobertura, es condición básica que el asegurado soporte por su propia cuenta un deducible del 10% sobre el valor total del embarque.

Cabe reiterar que ni aún con el incremento del 100% se deben amparar contra esta cobertura los bienes usados, ni los trayectos parciales finales, a continuación descritos.

X. Cuando el seguro cubre solamente la **parte final del trayecto recorrido** por un embarque, la compañía otorga únicamente la cobertura contra los daños ocurridos a las mercancías a consecuencia de la realización de cualquiera de los riesgos ordinarios de tránsito.

Considero que esta limitación de cobertura es de gran importancia ya que la compañía de seguros que va ha amparar la parte complementaria de un viaje, desconoce si la mercancía se dañó en la primera parte del trayecto por alguno de los riesgos adicionales; en cambio si es

factible cubriría contra los riesgos ordinarios de tránsito ya que de haber ocurrido en el primer trayecto existiría antecedente legal y/o no existiría la mercancía

XI. Chatarra, bienes de desperdicio y mercancías dañadas o usadas, sólo son cubiertas contra riesgos ordinarios de tránsito

Esta limitante es importante conservarla porque de no existir, complicaría el ajuste de siniestros para evaluar el daño al ser casi imposible separar, identificar y cuantificar los daños preexistentes originados por el uso y desgaste de la mercancía, de los originados durante el seguro de transportes de la misma

XII. Las cuotas obtenidas al aplicar los porcentajes de recargo mencionados en la tarifa, se pueden reducir, mediante la aplicación de deducibles adicionales a los fijados como obligatorios:

INCREMENTO DE DEDUCIBLE	REDUCCIÓN EN LA CUOTA
0.25%	10%
0.50%	15%
1.00%	20%
2.00%	25%
3.00%	30%

Esta herramienta para hacer un tanto versátiles las cuotas me parece de gran importancia, por lo que la retomo en la tarifa propuesta, con algunos cambios.

Considero de gran importancia conservar esta sección de políticas y cuotas, sin embargo sugiero ordenarlas en subsecciones:

a) POLÍTICAS

- 1) GENERALES
- 2) POR MEDIO DE CONDUCCIÓN - TERRESTRE
 - AÉREO
 - MARÍTIMO O MARÍTIMO COMBINADO

b) CUOTAS PARA RIESGOS ADICIONALES POR CONVENIO EXPRESO

- 1) GENERALES
- 2) POR MEDIO DE CONDUCCIÓN - TERRESTRE
 - AÉREO
 - MARÍTIMO O MARÍTIMO COMBINADO

2.7. ANTECEDENTES ESTADÍSTICOS

Para tener una visión general de la participación e importancia que ha ido cobrando el seguro de transportes carga en el seguro en México, a continuación se presenta una serie de estadísticas de resultados de los últimos años.

PARTICIPACIÓN DE CADA OPERACIÓN Y RAMO SOBRE PRIMA TOTAL ASEGURADA

OPERACIÓN O RAMO	PRIMA NETA EMITIDA							
	1994	PARTICIPACIÓN	1995	PARTICIPACIÓN	1996	PARTICIPACIÓN	1997	PARTICIPACIÓN
							ENE-MAR	
VIDA	7,071,680	35%	7,998,928	34%	10,592,981	34%	3,047,777	35%
ACCIDENTES Y ENF.	1,713,415	8%	2,201,107	9%	3,016,958	10%	845,619	10%
DAÑOS	11,538,250	57%	13,835,074	57%	17,146,312	56%	4,731,379	55%
Automóviles	6,026,220	30%	6,300,387	26%	7,822,917	25%	2,392,407	28%
Incendio	2,280,608	11%	2,898,308	12%	3,408,008	11%	783,915	9%
Diversos	1,508,168	7%	2,101,107	9%	2,439,185	8%	606,799	7%
Marítimo y Transp.	1,147,998	6%	1,474,270	6%	2,321,075	7.5%	635,608	7%
Responsabilidad C.	374,392	2%	643,894	3%	787,659	3%	238,515	3%
Agrícola	168,565	0.8%	169,363	0.7%	307,012	1%	60,637	0.7%
Crédito	28,299	0.1%	47,745	0.2%	60,456	0.2%	15,500	0.2%
	20,516,348	100%	23,633,107	100%	30,758,251	100%	8,624,776	100%

La fuente de información de los datos estadísticos corresponde al Boletín Trimestral Estadístico AMIS, elaborado por la A.M.I.S. con la recopilación de datos de las compañías de seguros establecidas en México.

De este cuadro se desprende que la distribución entre las tres operaciones del seguro se ha mantenido en casi la misma proporción en los últimos años, siendo el ramo de daños la más importante en primaje con 55% en 1997, habiendo perdido dos puntos de participación en los últimos dos años.

La prima del ramo de marítimo y transportes ocupa el cuarto lugar de los siete subramos que integran la operación de daños.

Un análisis más detallado del comportamiento de la prima del ramo de marítimo y transportes lo tenemos a continuación

AÑO	PRIMA NETA DIRECTA			RAMO MARÍTIMO Y TRANSPORTES			PARTIC. RAMO S/ TOT. SEG.
	TOTAL DAÑOS + MONTO	DEL SEGURO VIDA + ACCS. INCRE- MENTO	AUFLE- CION AUMENTO REAL	RAMO MARÍTIMO Y TRANSPORTES MONTO	INCRE- MENTO AUMENTO REAL	REAL	
1994	20 315,345			1 147,998			6%
1995	23 741,207	17%	52%	(35%) 1 474,270	28%	(24%)	6%
1996	30 756,251	30%	27.7%	2 321,075	5.7%	29%	7.5%
1997	8 624.775			635,606			7%
3 meses							

Se observa que en los últimos tres años el crecimiento real del ramo marítimo y transportes ha sido mayor que el total del seguro

En general en 1995 el crecimiento fue negativo, situación comprensible, sin profundizar mucho en las causas, si nos ubicamos en el ámbito socioeconómico del país donde la crisis económica de diciembre de 1994 afectó a todos los sectores no excluyéndose el asegurador.

En 1995 el alarmante incremento en desempleo y delincuencia, originó que las personas buscaran formas de proteger su patrimonio o bienes, principalmente contra el robo, y una manera de proteger el impacto financiero de la pérdida de estos bienes, como se planteó en la sección (1), es el seguro, por lo que en 1996 aunado a ligera recuperación de la economía, crece positivamente la operación del seguro.

Como se apreciará mas adelante, al seguro de transportes carga lo ha afectado significativamente el robo.

Como se mencionó en el capítulo I, el ramo de marítimo y transportes está integrado por los subramos de carga, buques y aeronaves. Debido a que el tema de la presente tesis está basado en el subramo de carga, a continuación se muestra la representatividad de éste en el ramo:

COMPARATIVO DEL SUBRAMO CARGA vs. TOTAL RAMO

AÑO	RAMO MARÍTIMO Y TRANSPORTES			SUBRAMO TRANSPORTES CARGA				
	PRIMA NETA DIRECTA	SIENESTROS OCURRIDOS	SIENESTROS TRALIDAD	PRIMA NETA DIRECTA	SIENESTROS OCURRIDOS	SIENESTROS TRALIDAD	PARTICIPACION S/TOT. RAMO PRIMAS	SIENESTROS
1 1987	255,977	235,784	92%	104,859	105,490	101%	41%	45%
2 1988	477,008	423,630	89%	220,246	162,150	74%	46%	38%
3 1989	536,731	420,363	78%	336,297	231,193	69%	63%	55%
4 1990	556,943	409,716	74%	357,266	289,049	81%	64%	71%
5 1991	731,552	605,951	83%	442,939	352,684	80%	61%	58%
6 1992	880,298	540,499	61%	547,720	370,101	68%	62%	69%
7 1993	956,693	597,794	62%	610,881	448,416	73%	64%	75%
8 1994	1,147,998	748,777	65%	679,991	491,034	72%	59%	66%
9 1995	1,474,270	1,204,475	82%	863,052	791,297	89%	61%	66%
10 1996	2,253,603	2,155,215	96%	1,407,737	1,412,407	100%	62%	66%
11 1997	340,397	432,347	127%	295,021	365,730	124%	87%	85%
3 meses								
	6,172,961	5,138,608	83%	3,868,682	3,508,884	90%	63%	68%

De esta información se concluye que la participación del subramo de carga ha aumentado en los últimos 10 años del 41% al 62%, lo que refleja la importancia que gana en el ramo. Los siniestros del subramo de carga actualmente son los que contribuyen principalmente, con 66%, a la mala siniestralidad del ramo, 96%.

La alta siniestralidad del subramo carga oscila entre el 68% y 101%. Sin embargo para tener una apreciación más clara anexo se presentan algunas gráficas.

En éstas se muestra que el subramo ha crecido en primas y también en siniestros, siendo en mayor proporción estos últimos. Por lo que la siniestralidad ha excedido el máximo permisible para que este seguro sea rentable. ¿Y cuál es la siniestralidad máxima permisible, para que sea rentable?

Para que un producto que se vende sea rentable, es necesario que el precio de venta sea suficiente para cubrir los gastos de materia prima o gastos de compra del producto en caso de comercializadora, gastos de administración, gastos de publicidad, gastos de venta, gastos de distribución, así como dejar un porcentaje de utilidad para el fabricante o comercializador del producto vendido.

Trasladando este concepto, se tiene que el seguro de transportes carga es un producto que se vende, aunque intangible, su precio es la prima de tarifa, que debe ser suficiente para cubrir:

- Prima de riesgo
- Gastos de adquisición
- Gastos de administración
- Utilidad de la compañía de seguros

Si consideramos los valores promedio más usuales en el mercado para cada uno de estos conceptos:

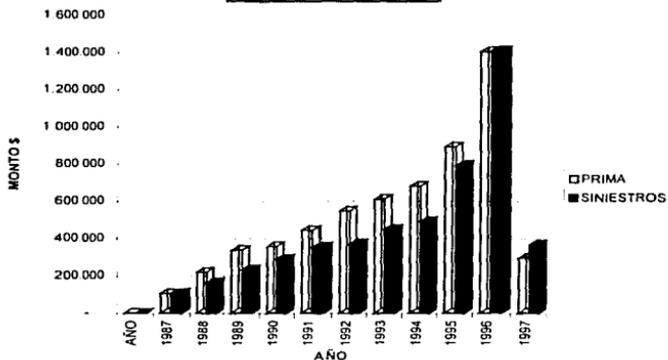
Gastos de Administración	12%
Gastos de Adquisición	16%
Utilidad	15% ⁷⁰
TOTAL	43%

Por tanto los siniestros (egresos) máximos para que la prima (ingresos) sea la de un negocio rentable, es la proporción del 57%. Es decir la siniestralidad máxima permisible para que el seguro de transportes carga sea rentable es del 57%.

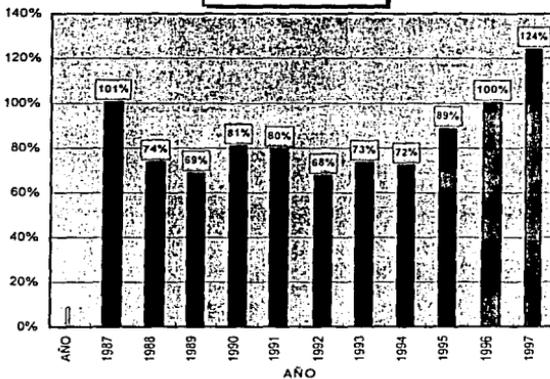
De lo anterior se concluye que en los diez años de la muestra estadística, el seguro de transportes carga no ha sido rentable. Principalmente por insuficiencia en prima lo que hasta 1992, aproximadamente, se debió a que se veía a este seguro como un seguro de servicio, es decir se le otorgaba a los clientes a cambio de primas ínfimas, sólo representativas y bajo términos no técnicos y desfavorables para la compañía de seguros, con la intención de adquirir el programa de seguros del cliente prospecto.

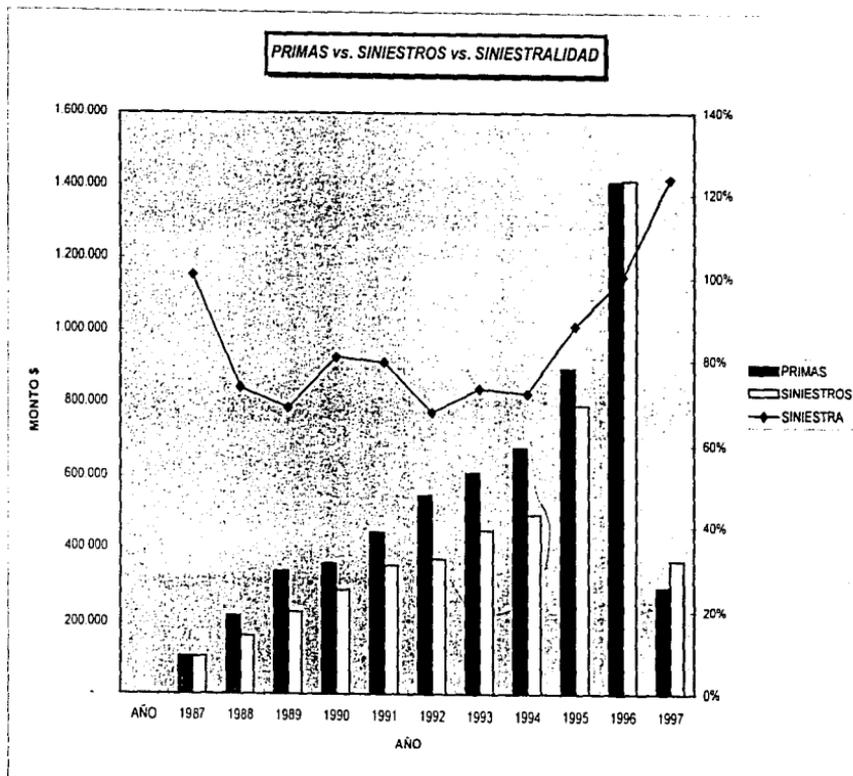
⁷⁰ El porcentaje de utilidad varía de acuerdo al comportamiento de la economía, se sugiere considerarla del orden de la inflación estimada mas cinco puntos.

**PRIMAS vs. SINIESTROS
SEGURO DE CARGA**



**SINIESTRALIDAD
SEGURO DE CARGA**





No obstante que se ha erradicado en gran medida esta concepción del seguro de transportes carga, aunque no totalmente, la siniestralidad no se ha logrado bajar a índices rentables, sobre todo en los últimos años, en donde se ha disparado nuevamente (100% en 1996) debido al incremento incontrolable de robos, que es la principal causa de siniestros en este seguro y a que las compañías no han actuado técnicamente rápido para adaptar su tarifa a este efecto de la crisis económica. El cambio de actitud hacia este seguro se debe a que el primaje y sobre todo la pérdida técnica que origina han cobrado magnitudes de fuerte impacto para las compañías de seguros. En los siguientes datos se muestra lo mencionado

**SEGURO DE TRANSPORTES CARGA
COMPARATIVO DE FRECUENCIA Y SEVERIDAD DE SINIESTROS**

**2o. SEMESTRE DE 1995 vs. 1er. SEMESTRE DE 1996
CIFRAS EN MONEDA NACIONAL EN MILES DE PESOS**

AÑO	1995	1996	INCREMENTO
	2o. SEMES.	1er. SEMES.	
Monto Total de Siniestros	371 898	537 007	44%
Número Total de Siniestros	9 286	9 533	3%
Monto Promedio de Siniestro	40	56	40%
Número de Siniestros Diarios	38	39	2%

Este cuadro es muy ilustrativo del gran incremento de severidad por siniestro, 40%, no obstante que es un periodo muy corto de diferencia, seis meses. Esto derivado de que la frecuencia no creció significativamente, 3%, pero si el monto total reclamado.

**SEGURO DE TRANSPORTES CARGA
COMPARATIVO POR CAUSA**

**2o. SEMESTRE DE 1995 vs. 1er. SEMESTRE DE 1996
CIFRAS EN MONEDA NACIONAL**

CAUSA	FRECUENCIA					SEVERIDAD (en millones)				
	1995	1996	PARTICIPACIÓN		INCRE-	1995	1996	PARTICIPACIÓN		INCRE-
	2o. SEMES.	1er. SEMES	1995	1996		2o. SEMES.	1er. SEMES	1995	1996	
			2o. SEMES.	1er. SEMES.	MENTO			2o. SEMES.	1er. SEMES.	MENTO
Asalto y Robo	6 274	6 143	68%	64%	-2%	278	378	75%	70%	36%
Riesgos Ordinarios de Tránsito	1 093	1 469	12%	15%	34%	50	89	13%	17%	78%
Otras	1 919	1 921	21%	20%	0%	44	70	12%	13%	59%
TOTAL	9 286	9 533	100%	100%	3%	372	537	100%	100%	44%

Se muestra que robo es la causa que más aporta siniestros al subramo, 65 6% en doce meses del análisis Sin embargo es importante identificar que los siniestros por Riesgos Ordinarios de Tránsito aumentaron en ambos conceptos, frecuencia y severidad Este hecho se propone controlar mediante el ajuste de deducible y cuotas planteadas en el siguiente capítulo

Como observación, se sabe que de los siniestros por robo la mayor frecuencia no es parcial, ahora se roban todo el trailer, y hasta convoyes completos, esto como consecuencia de la cada vez mejor organizada delincuencia

Asimismo, debido a la fácil distribución y venta de los artículos robados, principalmente de consumo básico, por la bien diseñada red del mercado negro y porque las personas prefieren comprar bienes a bajo costo no importando su procedencia, con seguridad robada, motivados por la elevada inflación no oficial pero real, y la elevada pérdida del poder adquisitivo, es de esperarse el incremento del monto total de siniestros

Respecto a los dos cuadros anteriores cabe aclarar que sólo presentan información que corresponde a un año, seis meses contra seis meses, debido a que antes de julio de 1995 la AMIS sólo analizó el comportamiento de siniestros mayores o iguales a \$10,000 m.n. Sin embargo a reserva de esta circunstancia, a continuación se comparan dos años, de julio 1994 a junio de 1995 contra de julio 1995 a junio de 1996:

**COMPARATIVO DE FRECUENCIA Y SEVERIDAD DE SINIESTROS
1o./JUL/94 AL 30/JUN/95 vs. 1o./JUL/95 AL 30/JUN/96**

CIFRAS EN MONEDA NACIONAL

	94/ 95		95/96	INCREMENTO	
	TOTAL	\$<10,000		vs. TOTAL	vs. \$<10,000
Monto Total de Siniestros	625'046.000	427'022.000	908'905.000	45%	113%
Número Total de Siniestros	..	5.049	18.819	..	272%
Monto Promedio de Siniestro	..	84.575	48.297	..	-43%
Número de Siniestros Diarios	..	21	77	..	266%

Cabe mencionar de las cifras de 94/95 que el monto total de siniestros es de \$ 625'046,000 y el monto reportado para la EstadiscAMIS es de \$427'022,000, es decir el 68%.

Asimismo no se publicó en EstadiscAMIS el comparativo de CAUSA, debido a que antes de junio '95, no recabó ese desglose la A.M.I.S.

En este último cuadro, de dos años de información, se observa que la severidad de los siniestros tiene la misma tendencia de incremento que en sólo un año, jul/95 a jun/96, de 44% y 45%, lo que muestra que la tendencia creciente es consistente.

Como a continuación se muestra, los bienes de mayor demanda en el robo son los que cubren necesidades básicas de las personas

SEGURO DE TRANSPORTES CARGA
COMPARATIVO POR TIPO DE MERCANCÍA AFECTADA POR EL ROBO Y ASALTO

2o. SEMESTRE DE 1995 vs. 1er. SEMESTRE DE 1996

CAUSA	FRECUENCIA					SEVERIDAD (en millones)				
	1995	1996	PARTICIPACIÓN		INCRE- MENTO	1995	1996	PARTICIPACIÓN		INCRE- MENTO
	2o. SEMES.	1er. SEMES.	2o.SEMES.	1er.SEMES.		2o. SEMES.	1er. SEMES.	2o.SEMES.	1er.SEMES.	
Abarrotes	1.846	2.038	29%	33%	10%	66	89	24%	23%	35%
Ropa	618	809	10%	13%	31%	43	77	15%	20%	79%
Aparatos Elec.	396	354	6%	6%	-11%	23	19	8%	5%	-17%
Acc. y Refac. Aut.	182	162	3%	3%	0%	9	18	3%	5%	100%
Ferretería	80	145	1%	2%	81%	1	17	0%	4%	1600%
Maq. en Gral.	47	138	1%	2%	194%	6	9	2%	2%	50%
Otras	3.125	2.497	50%	41%	-20%	130	150	47%	40%	15%
TOTAL	6,274	6,143	100%	100%	-2%	278	379	100%	100%	36%

Como se aprecia, sólo los abarrotes y la ropa participan con el 42.7 durante el año analizado.

Con esta información concluimos este capítulo, que nos presentó la participación creciente y situación actual del seguro de transportes carga en las cifras del mercado así como sus resultados. Por lo anterior es importante que cada compañía de seguros o en conjunto a través de la AMIS, adecuen la tarifa del seguro de transportes carga a la situación económico social vigente.

CAPÍTULO III PROPUESTA

Como se ha expuesto en los capítulos anteriores, el seguro de transportes carga, no obstante de ser el más antiguo, ha sufrido una etapa de recesión en su tarifa, sin embargo, la situación que prevalece en el mercado nacional y la evolución tecnológica, requieren y propician a través de la computación, se puedan diseñar, alimentar y procesar estadísticas con gran detalle, estadísticas que son la base para un análisis de probabilidades de riesgo que puedan clasificarse y tipificarse en una tarifa, revirtiendo la experiencia recabada de eventos anteriores en el pronóstico de una realidad, prediciendo con mayor margen de certeza la ocurrencia de ciertos eventos.

Cabe mencionar que como todo sistema que refleja una realidad, debe reevaluarse la tarifa en un mediano plazo mediante una dinámica que permita reconsiderar sus parámetros y factores.

Con base en el análisis previo de la estructura de la actual tarifa y el comportamiento de las estadísticas de siniestralidad y sus causas, a continuación presento la recopilación de las propuestas de estructura y conceptos a considerar en la tarifa propuesta, expuestos a lo largo de cada una de las secciones de los capítulos anteriores.

Asimismo, a continuación expongo el complemento de estas propuestas y, en general, la estructura de una nueva tarifa, con el objetivo de que sea más flexible a diversos riesgos y que proporcione mayor apoyo a los suscriptores de este seguro.

La elaboración de la tarifa planteada parte del supuesto de contar con una estadística del mercado asegurador, del tamaño que indiquen los procesos estadísticos con el margen mínimo de error, se sugiere que sea menor o igual al cinco por ciento; asimismo se recomienda tener la experiencia de tres años atrás de la misma dimensión de muestra, y actualizar los números de cada uno de los tres años expresándolos en pesos constantes (valores deflactados) ya que en nuestro país es de gran significancia.

Sugerencia de conceptos a considerar en la estadística de primas

- I Tipo de mercancías, de acuerdo a la lista de mercancías
- II Origen/Destino:
 - Terrestre exclusivamente: hasta 250 km
 - Especificar Estado de la República, D.F. o estado fronterizo del país
 - Terrestre exclusivamente: más de 250 km
 - Especificar Estado de la República, D.F. o estado fronterizo del país

República Mexicana
Norteamérica, Centroamérica y las Antillas
Sudamérica, Europa y África
Asia y Oceanía
Todo el Mundo

- III Medio de Conducción:
 - Terrestre/Marítimo
 - Terrestre/Aéreo

Terrestre/Aéreo/Marítimo
 Exclusivo Terrestre/camión
 Exclusivo Ferrocarril
 Ferrocarril y Camión
 Exclusivo Aéreo
 Exclusivo Marítimo

IV Empleo de vehículos propios exclusivamente

V Además del empaque

Contenedor exclusivo
 Contenedor consolidado
 Otro embalaje

VI Pronóstico de embarques

VII Límite máximo por embarque, en el caso de pólizas específicas es el valor del embarque.

Conceptos a considerar en la estadística de siniestros:

I Fecha de ocurrencia del siniestro

II Riesgo afectado (cobertura de la póliza)

III Causa del Siniestro

	RIESGO AFECTADO	CAUSA DEL SINIESTRO
1	COLISIÓN, VOLCADURA	A ALTA VELOCIDAD B CARRETERA DEFICIENTE C CONDICIONES ATMOSFÉRICAS(LLUVIA) D ESTIBA INADECUADA E EXCESO DE PESO F FALLA MECÁNICA
2	DEFRAME, MOJADURA, OXIDACIÓN, CONTAMINACIÓN, MANCHAS	A EMPAQUE INADECUADO B DEFICIENTE MEDIO DE TRANSPORTE C MAL MANEJO DEL PORTEADOR
3	ROBO	A ASALTO EN EL TRAYECTO B CON VIOLENCIA C VOLCADURA Y RAPIÑA D DURANTE MANIOBRAS DE CARGA Y ESCARGA E ASALTO EN HORAS DE ALIMENTOS O DESCANSO
4	ROTURA, RAJADURA, ABOLLADURA, DOBLADURA	A EMPAQUE INADECUADO B DEFICIENTE MEDIO DE TRANSPORTE C MAL MANEJO DEL PORTEADOR D ESTIBA INADECUADA E EMPLEO DE EQUIPO INADECUADO F IMPERICIA EN MANIOBRAS DE CARGA Y DESCARGA G DESCONOCIDA

- IV Lugar de ocurrencia del siniestro
- Especificar Estado de la República. En caso de haber ocurrido en el D.F. es importante indicar la delegación política, o si es en el extranjero, indicar el país.
- V Valor total del embarque
- VI Valor reclamado
- VII Valor indemnizado
- VIII Deducible aplicado al siniestro (\$)
- IX Deducible aplicado al siniestro (%)
- X Siniestro con guardias custodios en el momento de la ocurrencia
- XI Empresa que presta el servicio de custodios.
- XII Tipo de mercancía, de acuerdo a la lista de mercancías
- XIII Origen/Destino:
Terrestre exclusivamente: hasta 250 km
- Especificar Estado de la República, D.F. o estado fronterizo del país
Terrestre exclusivamente: más de 250 km
- Especificar Estado de la República, D.F. o estado fronterizo del país
- República Mexicana
Norteamérica, Centroamérica y las Antillas
Sudamérica, Europa y África
Asia y Oceanía
Todo el Mundo
- XIV Medio de Conducción:
Terrestre/Marítimo
Terrestre/Aéreo
Terrestre/Aéreo/Marítimo
Exclusivo Terrestre/camión
Exclusivo Ferrocarril
Ferrocarril y Camión
Exclusivo Aéreo
Exclusivo Marítimo
- XV Además del empaque:
Contenedor exclusivo
Contenedor consolidado
Otro embalaje
- XVI Límite máximo por embarque, en el caso de pólizas específicas es el valor del embarque.
- XVII Nombre del transportista (propio o arrendado, indicar el nombre)
- XVIII Nombre del barco
- IXX Bandera del barco

A continuación describo cada sección que integra la tarifa propuesta

1) LISTADO DE MERCANCIAS

- De la clasificación de 179 giros en el actual listado de mercancías sugiero eliminar los giros ya obsoletos, que por los avances de la tecnología no se usan.
- Introducir los nuevos giros que ha creado la tecnología y que tienen una experiencia bien definida en el seguro de transportes carga, como por ejemplo las computadoras.
- Redefinir las descripciones ambiguas, como por ejemplo BOLSAS, TODO TIPO DE, ya que puede interpretarse como bolsas de plástico, papel o piel, riesgos muy diferentes entre sí.
- Revaluar y en su caso cambiar el GRUPO DE RIESGO a cada giro de mercancía, del 1 al 5, de acuerdo al grado de riesgo detectado en el análisis de las estadísticas.
- Ampliar los deducibles para todos los giros, a quedar uno por cada riesgo susceptible a sufrir :
 - Volcadura y Colisión
 - Demás Riesgos Básicos
 - Robo con Violencia y/o Asalto
 - Mojadura y Oxidación
 - Rotura, Abolladura, Dobladura o Rajadura
 - Contaminación o Manchas
 - Derrame

LISTA DE MERCANCIAS PROPUESTA

MERCANCIAS		ROBO CON	MOJA- DURA Y	CONTA- MINACIÓN O	ROTURA, RAJADURA ABOLLADURA O DOBLADURA	D E R A L M E	T O T A L	DEDUC SOBRE	IBLE VTE *
O R E N T A D O	DESCRIPCIÓN	VIOLENCIA Y/O ASALTO	OXIDA- CIÓN	MANCHAS				VOLCA- DURA O COLI- SION	DEMÁS RIESGOS BÁSICOS
3	ABARROTOS EN GENERAL (EXCEPTO VINOS Y LICORES EMBOTELLADOS)	Mi1 (")	Mi2	Mi3	Mi4	Mi5	MiT		
	EMBARQUES LOCALES	Dk1	Dk2	Dk3	Dk4	Dk5		Dk6	Dk7

* : VTE significa Valor Total del Embarque

** : Cada recuadro de Riesgo y Tipo de Mercancía contiene :

M_{ij} : CUOTA_{ij} para la mercancía i-ésima en el riesgo j-ésimo, $i \in [1, 179]$ y $j \in [1, 5]$

D_{kl} : DEDUCIBLE_{kl} para la mercancía k-ésima en el riesgo l-ésimo, $k \in [1, 179]$ y $l \in [1, 5]$

M_{iT} : Suma de las cuotas M_{ij} para el i-ésimo tipo de mercancía

2) TARIFA

1) **Negocios nuevos:** cotización para los prospectos de asegurado que no han estado asegurados con la compañía de seguros:

a) Cuota para cobertura básica (Cuota base)

Conservar la actual estructura de cuotas básicas, pero revaluar todas las cuotas de cada medio de conducción, terrestre, marítimo, aéreo y sus combinaciones de acuerdo a las estadísticas, con las siguientes salvedades:

- Las cuotas terrestres de los embarques a través de camión sugiero clasificarlas sólo en dos subgrupos, de acuerdo a la distancia: hasta 250 kms y más de 250 kms; ya que en la práctica no hay gran diferencia entre los riesgos que recorren hasta 1,000 kms y más de 1,000 kms, es decir la estructura debe quedar como:

EN EMBARQUES TERRESTRES

MEDIO DE TRANSPORTE	DISTANCIA	GRUPO/TIPO DE MERCANCÍA				
		1	2	3	4	5
CAMIÓN	HASTA 250 km	C11	C12	C13	C14	C15
	MÁS DE 250 km	C21	C22	C23	C24	C25
FERROCARRIL	CUALQUIERA	F11	F12	F13	F14	F15

Donde:

C_j : Cuota j-ésima en camión, del grupo de riesgo j-ésimo.

Con $i \in [1,2]$ y $j \in [1,5]$

F_k : Cuota k-ésima en ferrocarril, del grupo de riesgo k-ésimo.

Con $i = 1$ y $j \in [1,5]$

- En las cuotas de embarques exclusivamente aéreos, eliminar la subclasificación de grupo de riesgo, es decir dejar sólo una cuota para cada origen y destino.

- En la descripción de coberturas separar los riesgos aéreos de los riesgos terrestres; quedando los terrestres igual y los aéreos de la siguiente forma:

- ⇒ Incendio
- ⇒ Rayo
- ⇒ Explosión
- ⇒ Colisión
- ⇒ Caída de avión

Debido a que la experiencia de siniestralidad a nivel mercado nacional, indica que la mayor frecuencia de pérdidas se encuentra en los embarques terrestres, seguramente las cuotas de embarques terrestres quedarán con igual o mayor peso que el de las cuotas por medios de conducción marítimo.

b) Recargos y descuentos

- Vehículos propios exclusivamente, descuento aplicable a la cuota base

- ⇒ Aplicar "x%" de descuento sobre la cuota básica, sólo si todos los embarques son a través de vehículos propios.
- ⇒ Determinar este factor de recargo en base a la experiencia analizada en la estadística
- ⇒ CÁLCULO:
Cuota resultante = Cuota base * (1-Descuento x%)

- Cobertura adicional solicitada

- ⇒ Conservar la presentación actual, es decir, incluidos en la lista de mercancías, un recargo para cada riesgo por cada giro o tipo de mercancía.
- ⇒ Este recargo determinarlo en base a la experiencia de cada tipo de mercancía de la muestra estadística.
- ⇒ En el caso de mercancías que no estén expuestas a un riesgo, indicarlo en el recuadro correspondiente de riesgo y tipo de mercancía del listado de mercancías como no susceptible, para guía del suscriptor.
- ⇒ Independizar el cálculo de las cuotas de riesgos adicionales de las cuotas básicas, es decir el factor de recargo de cada riesgo adicional se **sumará** a la cuota básica.
- ⇒ Amparar el robo sólo en el caso de existir violencia y/o asalto, es decir desaparecer el concepto de las coberturas de robo de bulto por entero y robo parcial.

CÁLCULO

$$\begin{aligned} \text{Cuota resultante} &= \text{Cuota base} + \sum \text{Cuotas de riesgos adicionales} \\ &= \text{CB} + \sum \text{CRA}_i \end{aligned}$$

en caso de existir descuento por empleo exclusivo de vehículos propios

$$= \text{Cuota base} * (1-\text{descuento } x\%) + (\sum \text{Cuotas de riesgos adicionales})$$

$$= [\text{CB} * (1-\text{DVP}) + (\sum \text{CRA}_i)]$$

CB : Cuota base

DVP : Descuento por vehículos propios

CRA_i : Cuota de riesgo adicional i-ésimo, i e [1,5], representa a cada uno de los cinco riesgos adicionales ubicados en el listado de mercancías.

• **Variación de deducibles (VD)**

Si el asegurado desea variar el deducible para alguno de los riesgos deberá pagar un recargo o bien se le descontará un porcentaje sobre la cuota del riesgo al que desee modificar el deducible, es decir sobre la cuota base o sobre la cuota de los riesgos adicionales, a cada una por separado

Si se desea modificar el deducible de volcadura o colisión, se afectará a la cuota base.

El deducible de los demás riesgos básicos no podrá modificarse.

MOVIMIENTO EN DEDUCIBLE * (puntos porcentuales)	SI SE REDUCE DEDUCIBLE RECARGAR CUOTA DEL RIESGO AFECTADO %	SI SE AUMENTA DEDUCIBLE DESCONTAR CUOTA DEL RIESGO AFECTADO %
5	RECARGO 1	DESCUENTO 1
10	RECARGO 2	DESCUENTO 2
15	RECARGO 3	DESCUENTO 3

DONDE:

- 1) AUMENTO EN DEDUCIBLE IMPLICA REDUCCIÓN EN CUOTA Y REDUCCIÓN EN DEDUCIBLE IMPLICA AUMENTO EN CUOTA
- 2) RECARGO 1 < RECARGO 2 < RECARGO 3
- 3) DESCUENTO 1 < DESCUENTO 2 < DESCUENTO 3
- 4) *: SIEMPRE Y CUANDO DEDUCIBLE · REDUCCIÓN ≥ 5%
- 5) VD: FACTOR DE VARIACIÓN DEL DEDUCIBLE, PUEDE SER POSITIVO (+) O NEGATIVO(-) SI REPRESENTA RECARGO O DESCUENTO.

$$\text{Cuota Resultante} = \text{Cuota Base} \cdot (1 \pm \text{VDCB})$$

en caso de existir descuento por empleo exclusivo de vehículos propios y contratación de riesgos adicionales:

$$= \{ [\text{Cuota base} \cdot (1 \pm \text{VDCB}) \cdot (1 - \text{DVP})] + \sum \text{CRA}_i \cdot (1 \pm \text{VDCB}_i) \}$$

$$= \{ [\text{CB} \cdot (1 \pm \text{VDCB}) \cdot (1 - \text{DVP})] + \sum \text{CRA}_i \cdot (1 \pm \text{VDRA}_i) \}$$

$$= \text{Cuota primaria}$$

DONDE:

- CB : Cuota base
 VDCB : Factor de descuento o recargo por la Variación del Deducible de las Coberturas Básicas de colisión y/o volcadura
 VDRA_i : Factor de descuento o recargo por la Variación del Deducible del Riesgo Adicional.
 DVP : Descuento por Vehículos Propios
 CRA_i : Cuota de riesgo adicional i-ésimo, $i \in [1, 5]$, representa a cada uno de los cinco riesgos adicionales ubicados en el listado de mercancías

- Volumen anual prospectado de embarques (suma asegurada) y volumen del embarque (límite máximo por embarque, L.M.E.)

Estos conceptos son de valiosa ayuda para los suscriptores, debido a que no es lo mismo suscribir un cliente que tiene pronóstico de embarques de:

- \$ 20,000 (un sólo embarque) y L.M.E de \$20,000.
- \$ 200'000,000 y LME de \$ 100,000.
- \$ 200'000,000 y LME de \$20'000,000.

Si los tres cumplieran con el mismo origen/destino, medios de conducción y giro, considero no es correcto aplica la misma cuota a los tres, como lo indica la actual tarifa, puesto que son riesgos diferentes y la prima que originarían los tres si se les aplica el mismo factor de cuota sería incorrecto, por ejemplo si aplicamos la cuota de 0.30% se tienen lo siguiente:

VOLUMEN ANUAL PROSPECTADO DE EMBARQUES O SUMA ASEGURADA	VOLUMEN DEL EMBARQUE O LÍMITE MÁXIMO POR EMBARQUE	NÚM.DE EMBARQUES APROXIMADO	PRIMA
1) \$ 20,000	\$ 20,000	1	\$ 60
2) 20,000	1,000	20	60
3) 200'000,000	100,000	2,000	600,000
4) 200'000,000	20'000,000	10	600,000

No obstante que la cuota de tarifa se calculó en base al comportamiento estadístico del giro, si observamos la suma asegurada y prima, en los dos segundos casos la prima se eleva mucho por la magnitud de la suma asegurada.

Siendo que para el tercer caso no sería justa la cuota de 0.30% no obstante que sean iguales todas las demás características, ya que por las leyes de la probabilidad existe mayor probabilidad de que no se dañe el total de 2,000 embarques, por lo que la prima de los que no se dañarán subsidiará a los pocos dañados, es decir en un solo cliente estaríamos aplicando nuevamente, de cierta forma, el criterio de diseminación del riesgo.

Por este motivo sugiero que la cuota de 0.30% se reduzca de acuerdo a factores determinados por el análisis de relaciones entre rangos de Límite Máximo por Embarque y Pronósticos Anuales de Embarques, en base al estudio de la muestra. Es decir el descuento sólo aplicaría para pólizas anuales, no para específicas.

De otra manera, a lo que me refiero es que el monto del Límite Máximo por Embarque interviene en la evaluación del riesgo pues no es lo mismo que se encuentren expuestos a riesgo grandes montos que montos pequeños.

En el caso de los grandes con un solo siniestro, por ejemplo en el cuarto caso se perderían \$ 20'000,000, cifra que desvirtuaría desastrosamente los resultados de este cliente y de la compañía.

En contraparte se encuentra el tercer caso, con la exposición de \$100,000 en cada embarque, pues de siniestrarse por ejemplo tres embarques por la mayor exposición en frecuencia, se tendría \$300,000 de pérdida, que implica una menor severidad.

Por tanto a continuación presento la estructura de la tabla de descuentos que propongo considerando estos criterios

DESCUENTO POR VOLUMEN DE SUMA ASEGURADA

SUMA ASEGURADA (POR RANGOS)	LÍMITE MÁXIMO POR EMBARQUE (POR RANGOS)	DESCUENTO %
PEQUEÑA	PEQUEÑO	0
MEDIANA	PEQUEÑO GRANDE	MEDIANO PEQUEÑO
GRANDE	PEQUEÑO MEDIANO GRANDE	GRANDE MEDIANO PEQUEÑO

CÁLCULO:

Cuota resultante = [Cuota Primaria] * [1- Descuento por volumen de suma asegurada]

$$= \{ [CB * (1 \pm VDCB) * (1 - DVP)] + \sum CRA_i * (1 \pm VDRA_i) \} * (1 - DVSA)$$

DONDE:

CB : Cuota base

VDCB: Factor de descuento o recargo por la Variación del Deducible de las Coberturas Básicas de colisión y/o volcadura

VDRA: Factor de descuento o recargo por la Variación del Deducible del Riesgo Adicional.

DVP : Descuento por vehículos propios

CRA_i : Cuota de riesgo adicional i -ésimo, $i \in [1,5]$, representa a cada uno de los cinco riesgos adicionales ubicados en el listado de mercancías.

DVSA : Descuento por Volumen de Suma Asegurada

• Experiencia de siniestralidad del asegurado

En caso de que el prospecto presente cifras de siniestros ocurridos en **mínimo** un año inmediato anterior, puede ser cero de siniestros, previamente validadas por el suscriptor, se podrán hacer descuentos o recargos no obstante que el giro, o tipo de mercancía, sea el mismo para varios clientes, una empresa prospecto puede tener una cuidadosa selección de sus transportistas mientras que otra contrata al primer conocido o al más barato no obstante las malas condiciones de sus vehículos, así como otros hechos que redundarán en un buen o mal resultado de siniestros.

Esta situación refleja que pueden existir giros malos pero buenas empresas con este giro, cuidadosas de su riesgo por lo que su experiencia es contraria a la generalidad.

Por lo anterior propongo se incremente o reduzca la cuota de acuerdo a su experiencia en siniestros bajo el siguiente esquema

Descuento con base a Siniestralidad (DS), aplicable a cuota primaria

REQUISITOS:

- ⇒ Experiencia de 1 año
 ⇒ $0\% \leq \% \text{ de siniestralidad} \leq 10\%$

Descuento por Siniestralidad = $DS = y\%$

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

REQUISITOS:

- ⇒ Experiencia de más de 2 años y menor o igual a 3 años
 ⇒ $0\% \leq \% \text{ de siniestralidad acumulada} \leq 10\%$

Descuento por Siniestralidad = $DS = z\%$

DONDE: $z\% > y\%$

CÁLCULO:

$$\begin{aligned} \text{Cuota Resultante} &= \{ \text{Cuota primaria} \} * \{ 1 - \text{Descuento con base a siniestralidad} \} \\ &= \{ \text{Cuota primaria} \} * \{ 1 - DS \} \end{aligned}$$

DONDE: $DS = y\%$ o $DS = z\%$, según sea el caso

o bien en caso de existir también descuento por volumen de suma asegurada

$$\begin{aligned} \text{Cuota Resultante} &= \{ \text{Cuota primaria} \} * \{ 1 - \text{descuento por volumen de suma asegurada} \\ &\quad - \text{Descuento con base a siniestralidad} \} \\ &= \{ \text{Cuota primaria} \} * \{ 1 - DVSA - DS \} \\ &= \{ \text{Cuota primaria} \} * \{ 1 - (DVSA + DS) \} \end{aligned}$$

en case de existir los descuentos antes indicados

$$= \{ \{ CB * (1 \pm VDCB) * (1 - DVP) \} + \sum CRA_i * (1 \pm VDRA_i) \} * \{ 1 - DVSA - DS \}$$

DONDE:

- CB : Cuota base
 VDCB : Factor de descuento o recargo por la Variación del Deducible de las Coberturas Básicas de colisión y/o volcadura
 VDRA: Factor de descuento o recargo por la Variación del Deducible del Riesgo Adicional.
 DVP : Descuento por Vehículos Propios
 CRA_i : Cuota de Riesgo Adicional i-ésimo, $i \in \{1,5\}$, representa a cada uno de los cinco riesgos adicionales ubicados en el listado de mercancías.
 DVSA : Descuento por Volumen de Suma Asegurada
 DS : Descuento con base a Siniestralidad

Recargo con base a siniestralidad (RS)**REQUISITOS:**

- ⇒ Experiencia mayor o igual a 1 año
 ⇒ % de Siniestralidad \geq 50%

CÁLCULO del Recargo con Base a Siniestralidad (RS).

VIGENCIA 1	PRIMA1	SINIESTRO1	%SINIESTRALIDAD1
VIGENCIA2	PRIMA2	SINIESTRO2	%SINIESTRALIDAD2
VIGENCIA 3	PRIMA3	SINIESTRO3	%SINIESTRALIDAD3
TOTAL	PRIMA1	SINIESTRO1	%SINIESTRALIDAD1

DONDE:

$$\%SINIESTRALIDAD1 = SINIESTRO1 / PRIMA1$$

**SINIESTRALIDAD MÁXIMA PERMISIBLE
 PARA QUE SEA RENTABLE EL NEGOCIO = SMP%**

$$\begin{aligned} \text{Recargo con base a siniestralidad} \\ &= \text{RS} \\ &= 1 - \{ (\%SINIESTRALIDAD1) / (\text{SMP}\%) \} \end{aligned}$$

CÁLCULO:

$$\begin{aligned} \text{Cuota Resultante} &= [\text{Cuota primaria}] * [1 + \text{recargo con base a siniestralidad}] \\ &= [\text{Cuota primaria}] * [1 + \text{RS}] \end{aligned}$$

o bien en caso de existir Descuento por Volumen de Suma Asegurada

$$\begin{aligned} \text{Cuota Resultante} &= [\text{Cuota primaria}] * \\ & \quad [1 - \text{descuento por volumen de suma asegurada} \\ & \quad + \text{recargo con base a siniestralidad}] \\ &= [\text{Cuota primaria}] * [1 - \text{DVSA} + \text{RS}] \\ &= [\text{Cuota primaria}] * [1 - (\text{DVSA} - \text{RS})] \end{aligned}$$

en caso de existir los descuentos previos

$$\begin{aligned} &= [\text{CB} * (1 - \text{DVP}) + (\sum \text{CRA})] * [1 - \text{DVSA} + \text{RS}] \\ &= \{ [\text{CB} * (1 \pm \text{VDCB}) * (1 - \text{DVP}) + \sum \text{CRA} * (1 \pm \text{VDRA}_i)] \\ & \quad * [1 - \text{DVSA} + \text{RS}] \} \end{aligned}$$

DONDE:

CB	Cuota base
VDCB	Factor de descuento o recargo por la Variación del Deducible de las Coberturas Básicas de colisión y/o volcadura
VDRA	Factor de descuento o recargo por la Variación del Deducible del Riesgo Adicional
DVP	Descuento por Vehículos Propios
CRA	Cuota de Riesgo Adicional i-ésimo, $i \in [1,5]$, representa a cada uno de los cinco riesgos adicionales ubicados en el listado de mercancías
DVSA	Descuento por Volumen de Suma Asegurada
RS	Recargo con base a Siniestralidad

- Variación de comisión de agente

Este concepto está relacionado, en monto, de forma proporcional con la prima, a mayor prima mayor comisión al agente y a la inversa; esto en base a que la comisión del agente se determina como un porcentaje sobre la prima neta.

Debido a que la comisión del agente que paga la compañía de seguros al agente de seguros, es un gasto para ella, y si se reducen los gastos el precio de venta (prima) puede ser inferior. Propongo incluir en la cotización de la cuota, variar la comisión del agente. Es sabido que los clientes de cuantiosas sumas aseguradas y primas, son muy disputados entre varios agentes por lo que el inciso propuesto permitirá variar el costo del seguro (prima), en función al monto de comisión pagada al agente.

PRIMA NETA (POR RANGOS)	REDUCCIÓN COMISIÓN AGENTE (PUNTOS)	DESCUENTO SOBRE CUOTA BASE %
RANGO 1	4	DESCUENTO 1
RANGO 2	8	DESCUENTO 2
RANGO 3	12	DESCUENTO 3
RANGO 4	16	DESCUENTO 4

DONDE:

DESCUENTO1 < DESCUENTO 2 < DESCUENTO3 < DESCUENTO 4

CÁLCULO:

Cuota resultante = [Cuota Primaria] * [1 - descuento por variación de comisión del agente]

en caso de existir los descuentos previos

$$= \{ [CB * (1 \pm VDCB) * (1 - DVP)] + \sum CRA_i * (1 \pm VDRA_i) \} * \{ 1 - DVSA + RS - RS - VCA \}$$

DONDE:

CB	Cuota Base
VDCB	Factor de descuento o recargo por la Variación del Deducible de las Coberturas Básicas de colisión y/o volcadura
VDRA	Factor de descuento o recargo por la Variación del Deducible del Riesgo Adicional.

DVP	Descuento por Vehículos Propios
CRA	Cuota de Riesgo Adicional Trésimo. $i + [1,5]$, representa a cada uno de los cinco riesgos adicionales ubicados en el listado de mercancías.
DVSA	Descuento por Volumen de Suma Asegurada
RS	Recargo con Base a Sinistralidad
DS	Descuento con Base a Sinistralidad
VCA	Variación de Comisión Agente

II) NEGOCIOS DE RENOVACIÓN

Cuota actual más recargos o descuentos de acuerdo a:

- Experiencia de siniestralidad
- Variación de deducibles
- Variación de comisión agente

Para aplicar los recargos o descuentos por estos tres conceptos consultar y aplicar las tres tablas y criterios de la sección (I) **Negocios Nuevos**; con la salvedad de que los recargos y descuentos aplicarán sobre la cuota actual, la de la vigencia que termina, y no la de tarifa.

3) Cuotas y deducibles para riesgos adicionales por convenio expreso

3.1 GENERALES

- | | |
|---|-----------------------|
| a) Estadía o Interrupción en el transporte | CUOTA X1/DEDUCIBLE Y1 |
| b) Gastos Fijos que tiene que seguir realizando el COMPRADOR..... | CUOTA X2/DEDUCIBLE Y2 |
| c) Huelgas y Alborotos Populares | CUOTA X3/DEDUCIBLE Y3 |
| d) Pérdida de Utilidad del asegurado que VENDE | CUOTA X4/DEDUCIBLE Y4 |

3.2 PARA TRANSPORTES TERRESTRES

- | | |
|--|-----------------------|
| a) Caída de un árbol sobre el vehículo transportista | CUOTA X5/DEDUCIBLE Y5 |
| b) Erupción Volcánica sólo en la República Mexicana | CUOTA X6/DEDUCIBLE Y6 |
| c) Terremoto sólo en la República Mexicana | CUOTA X7/DEDUCIBLE Y7 |

3.3 PARA TRANSPORTES MARÍTIMOS

- | | |
|-------------------|-----------------------|
| a) Guerra | CUOTA X8/DEDUCIBLE Y8 |
| b) Baratería..... | CUOTA X9/DEDUCIBLE Y9 |
- c) **Estadía Adicional**, por interrupción en el transporte por causas ajenas al asegurado, por un periodo mayor de 15 o 30 días según sea el caso, que otorga sin pago de prima la cláusula de estadía, se calculará por cada 15 o 30 días o fracción, un recargo equivalente al 20% de la cuota que originalmente se haya fijado para cubrir el embarque.
- d) Las cuotas indicadas para transportes marítimos son para embarques bajo cubierta. Para embarques sobre cubierta, cuando las ordenanzas marítimas lo permitan, las cuotas aplicables tendrán un recargo de 100%.

3.4 PARA TRANSPORTES AÉREOS

- a) Guerra CUOTA X10/DEDUCIBLE Y10

El cálculo de la cuota total a aplicar al pronóstico de embarques para obtener la prima anual es el resultado de sumar a la cuota resultante la cuota de cada uno de los riesgos adicionales por convenio expreso, salvo la cuota de gastos fijos y pérdida de utilidad, ya que cada una de éstas aplicarán a una suma asegurada diferente.

4) POLÍTICAS DE COBERTURA

4.1 GENERALES

- a) Cuando el seguro cubra solamente la **parte final del trayecto recorrido** por un embarque, la compañía deberá otorgar únicamente la cobertura contra los daños ocurridos a las mercancías a consecuencia de la realización de cualquiera de los riesgos ordinarios de tránsito.
- b) Chatarra, bienes de desperdicio y **mercancías dañadas o usadas**, sólo podrán ser cubiertas contra riesgos ordinarios de tránsito.

4.2 POLÍTICAS PARA TRANSPORTES TERRESTRES

- a) No otorgar cobertura de Estadía cuando ésta esté bajo el control del asegurado o de quien sus intereses represente, ya sea por reembarque, maquilas, distribución, falta de espacio en sus bodegas, detención en almacenes de depósito fiscal por retraso del pago de impuestos.

4.3 PARA TRANSPORTES MARÍTIMOS

- a) Si el embarque se traslada sobre cubierta, y paga el recargo en cuota correspondiente las mercancías quedarán cubiertas contra riesgos ordinarios de tránsito y adicionalmente, **Echazón y Barredura de sobre cubierta por las olas.**

5) Medidas preventivas a sugerir al asegurado: recomendaciones al asegurado en cada cotización.

a) Emplear contenedor

Es importante que antes de introducir la mercancía al contenedor se le realice al contenedor una de las siguientes pruebas:

- 1) Una persona se introduzca al contenedor y lo cierren, no debe entrar luz por ningún orificio.
- 2) Cerrar correctamente el contenedor y bañarlo con un chorro de agua a presión, no debe entrar agua.

De preferencia no emplear contenedor compartido o consolidado.

b) Eliminación de logotipos

No emplear logotipo en el empaque de la mercancía ni en el vehículo transportista, alusivo a la mercancía o firma de la empresa

c) Guardias custodios armados

Emplear guardias custodios armados con pistolas en todos los embarques

En caso de trasladar bienes pesados y voluminosos realizarlos con personas especialistas con equipo adecuado

En resumen la estructura propuesta es la siguiente

1) Listado de mercancías

2) Tarifa

I) Negocios NUEVOS

- a) Cuota para Cobertura Básica
- b) Recargos y Descuentos Aplicables a la Cuota Básica
 - Vehículos Propios Exclusivamente
 - Cobertura Adicional
 - Volumen Anual Prospectado de Embarques (Suma asegurada) y Volumen del Embarque (Límite Máximo por Embarque)
 - Experiencia de Sinistralidad
 - Variación de Deducibles
 - Variación de Comisión del Agente

II) Negocios de RENOVACIÓN

Cuota actual mas recargos o descuentos de acuerdo a

- Experiencia de Sinistralidad
- Variación de Deducibles
- Variación de Comisión del Agente

3) Cuotas y Deducibles para Coberturas Adicionales por Convenio Expreso

- 3.1 Generales
- 3.2 Transportes terrestres
- 3.3 Transportes marítimos
- 3.4 Transportes aéreos

4) Políticas

- 4.1 Generales
- 4.2 Transportes terrestres
- 4.3 Transportes marítimos
- 4.4 Transportes aéreos

5) Medidas Preventivas a Sugerir al Asegurado

CONCLUSIONES

Como mencioné en la introducción, la inquietud por proponer una estructura para la tarifa del seguro de transportes carga que ayudase en la suscripción de negocios como herramienta para evaluar y cotizar los riesgos inherentes a éste, sin que necesariamente los suscriptores tuviesen gran experiencia en este seguro, surgió de observar que la actual sólo se emplea como un indicativo de cotización y que la cuota que aplican la construyen de acuerdo a su percepción. Claro está que ésta varía enormemente de un suscriptor a otro.

Es importante resaltar que una tarifa debe ser la compilación de experiencia de estadísticas bajo ciertas condiciones, y reflejo del comportamiento futuro de riesgos que cumplan iguales características a los eventos analizados en su diseño.

Como la realidad está en constante cambio, es necesario que un instrumento que predetermina el comportamiento de ciertos riesgos, una tarifa, también se adecue con cierta periodicidad al ámbito vigente. Sugiero cada seis meses.

Con el fundamento anterior se desarrolló este trabajo a través de plantear una retrospectiva de la historia del seguro y en particular del seguro de transportes carga, enfocándola al desarrollo en nuestro país.

Se expuso el funcionamiento de la administración de riesgos, la cual presenta como una alternativa para transferir el riesgo de pérdida de las mercancías trasladadas, al seguro de transportes carga.

Posteriormente se enumeraron las diversas Leyes que regulan en general y particular al Seguro en cuestión, así como las que reglamentan al contrato de transportes que celebra el propietario de la mercancía o sus empleados en su nombre, con cualquiera de las empresas de medios de conducción de ferrocarril, aeronave, embarcación o vehículo terrestre. Estas leyes son de gran importancia ya que enmarcan jurídicamente a cada una de los entes participantes de estos contratos, así como la responsabilidad y derechos de cada uno.

No obstante de que a través de la exposición de algunos artículos se describió terminología del seguro en general y del seguro de transportes carga, consideré necesario profundizar en algunas definiciones así como explicar otras más, porque algo que caracteriza el manejo de este seguro es lo especializado de su lenguaje.

Para enmarcar la variedad de riesgos que son susceptibles de ser cubiertos por el seguro de transportes carga, se desglosó en qué consiste la cobertura básica y la cobertura adicional, así como el fundamento de cada una y de los riesgos que agrupan.

Los riesgos susceptibles de asegurar los cubren las compañías de seguros por medio de diferentes tipos de contratos que han diseñado para cubrir diversas necesidades de los asegurados, por lo que incluí una sección que describe estos tipos de contratos o productos.

Después de hacer el planteamiento de qué es y cómo funciona el seguro de transportes carga, para cumplir con el objetivo de proponer el diseño de una tarifa para cotizarlo, consideré necesario primero exponer cómo está estructurada la actual, sus aciertos y debilidades, así como la sugerencia de cambio en cada punto.

Como sustento de la importancia que va cobrando este seguro en la operación de daños y en el ramo de marítimo y transportes se expusieron diversas estadísticas y gráficas que ilustran la creciente siniestralidad de la última década, que no permite que sea un seguro sano y rentable, objetivo de todo negocio. Así mismo se recopiló información oficial emitida por la AMIS donde muestra como causa principal en los últimos años de la siniestralidad, al robo; así mismo indica que los giros de mercancía más afectados son los de comida no perecedera, ropa y muebles.

Con el anterior marco histórico y teórico su expuso la estructura y conceptos a considerar en una tarifa de transportes carga.

Como todo ente que refleja una realidad, la tarifa propuesta no debe considerarse sólo para su evaluación numérica, implantación y permanencia por mucho tiempo, ya que en un mediano plazo debe considerarse la evaluación de sus resultados y modificar, actualizar, ampliar o corregir su estructura o parámetros para que no se vuelva obsoleta.

Como todo negocio, el seguro de transportes carga, para que sobreviva a las investidas del mundo cambiante y a las innovaciones tecnológicas, es necesario que siempre esté al pendiente de las necesidades de sus clientes para evaluar la posibilidad de satisfacerlas en el punto máximo posible, por supuesto dentro de su ámbito de seguro proveedor de servicio.

Por lo anterior, dentro de la tarifa propuesta, incluí coberturas que amparan la pérdida de utilidad o la realización de gastos fijos, como consecuencia de la pérdida de mercancía transportada; ya que se observó que las personas que trasladan sus bienes son dañadas en sus intereses y desean transferir el impacto de dichas pérdidas financieras. Asimismo considero que es factible generar estadísticas suficientes y completas para evaluar y desarrollar el costo de estas coberturas y criterios para las sumas aseguradas; así como elaborar los parámetros de textos bajo los cuales se otorgan dichas coberturas. Así como se percibieron estas necesidades de cobertura pueden existir a la fecha otras más o surgir otras en un mediano plazo.

Considero que con la tarifa propuesta se logró hacer más flexible la tarifa del seguro de transportes carga, a través del empleo de descuentos y recargos a la cuota base y a la cuota adicional, factores que adecuan estas cuotas genéricas a características más particulares de cada asegurado, tales como :

- Si todos los vehículos empleados en el traslado de las mercancías son propios
- Si el asegurado desea participar más o menos en cada pérdida, modificando el deducible.
- La evaluación de acumulación de riesgo en sumas aseguradas grandes en pocos embarques o la frecuente exposición al riesgo con sumas aseguradas pequeñas.
- Comportamiento específico del riesgo en sus embarques, el buen cuidado en la realización de los mismos, reflejados en su experiencia de siniestralidad

Así como la integración de un factor que no interviene en la realización del riesgo, pero que sí contribuye en el aumento o reducción del costo del seguro, y por tanto en la prima a pagar por el asegurado, ya que se trata de la reducción de la comisión del agente.

Cabe indicar que el cálculo de la cuota se volvió más laborioso, por lo que se sugiere, para que se realice de manera correcta y completa, que los suscriptores empleen un diagrama o machote que contenga cada uno de los conceptos y parámetros a evaluar.

Como conclusión, la propuesta presentada la considero importante porque estandariza una gama más amplia de factores que influyen en la realización de los riesgos del seguro de transportes carga, permitiendo a los suscriptores tener la fuente para determinar con alto grado de exactitud la cuota, deducible y coberturas que amerita un riesgo. Asimismo acepto que en los riesgos de transportes de carga incide una gama tan amplia de factores diferentes en cada embarque que es difícil que se realicen dos embarques en exactas condiciones; sin embargo, es necesario tasar el mayor número de condiciones conocidas

BIBLIOGRAFÍA

- ♦ Administración de riesgos, Fascículo 1, México, Ed. U.N.A.M.
- ♦ ANTONIO MINZONI CONSORTI, "Apuntes del curso legislación de Seguros", 1990.
- ♦ ASOCIACIÓN MEXICANA DE INSTITUCIONES DE SEGUROS, Boletín trimestral Estadístico, Ed. Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, 1997.
- ♦ CASTELO, Matrán Julio, Diccionario mapfre de seguros, Madrid, Ed. Mapfre, 1988.
- ♦ "Decreto de reformas y adiciones a la ley general de instituciones y sociedades mutualistas de seguros", Diario oficial de la federación, 1 de enero de 1997, págs. 30-35.
- ♦ "Decreto de reformas y adiciones a la ley de transporte del Distrito Federal", Diario oficial de la federación, 18 de junio de 1997, págs. 11-13.
- ♦ "Decreto de reformas y adiciones a la ley general de instituciones y sociedades mutualistas de seguros", Diario oficial de la federación, 7 de mayo de 1997, pág. 53.
- ♦ H. FISCHER La Apreciación de los Riesgos y la Tarificación en el Ramo de Transportes, Ed. Compañía Suiza de Reaseguros
- ♦ ----- El Seguro de Transportes de Mercancías, Ed. Compañía Suiza de Reaseguros
- ♦ Legislación de seguros, 3ª ed., México, Ed. Delma.
- ♦ Ley de transporte del Distrito Federal, Diario oficial de la federación, 20 de diciembre de 1995, págs. 10-26.
- ♦ Ley aduanera y nuevo reglamento, 3ª ed., México, Ed. Fiscales ISEF, 1996.
- ♦ Leyes y códigos de México: código civil para el Distrito Federal, 63ª ed., México, Ed. Porrúa, 1994.
- ♦ Leyes y códigos de México: código de comercio y leyes complementarias, 61ª ed., México, Ed. Porrúa, 1994.
- ♦ Leyes y códigos de México: ley de vías generales de comunicación, 27ª ed., México, Ed. Porrúa, 1997.
- ♦ SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO (SHCP), Legislación sobre seguros, Tomo I y II, México, SHCP, 1958.
- ♦ SEGUROS COMERCIAL AMÉRICA, S.A. DE C.V., Condiciones generales seguro de transportes de carga, México, Seguros Comercial América, 1996.