

94



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS

SEGURO MARITIMO Y TRANSPORTE MULTIMODAL EN MEXICO

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
A C T U A R I O
P R E S E N T A
ARTURO SERRATOS FRANCO



DIRECTOR DE TESIS: ACT. ERNESTO GABRIEL HERNANDEZ PEREZ

290111





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  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO

**MAT. MARGARITA ELVIRA CHÁVEZ CANO**  
**Jefa de la División de Estudios Profesionales de la**  
**Facultad de Ciencias**  
**Presente**

Comunicamos a usted que hemos revisado el trabajo de Tesis:

"Seguro Marítimo y Transporte Multimodal en México"  
realizado por Arturo Serratos Franco

con número de cuenta 8114049-3 , pasante de la carrera de Actuaría

Dicho trabajo cuenta con nuestro voto aprobatorio.

Atentamente

Director de Tesis Act. Ernesto Gabriel Hernández Pérez  
Propietario

Propietario Act. Sergio Hugo Delgado Alonso

Propietario Act. María Aurora Valdez Michell

Suplente Act. María Guadalupe Montoya Ruiz

Suplente Act. Ana Laura Duarte Carmona

Consejo Departamental de MATEMATICAS

M. en C. José Antonio Flores Díaz

## AGRADECIMIENTOS

La información referente al tema de esta tesis ha sido difícil de conseguir y el poder contactar a las personas que podían proveer información requirió de mucho trabajo. Quiero agradecer sinceramente el apoyo recibido para la realización de esta tesis de las siguientes personas :

- |                                 |   |
|---------------------------------|---|
| * Act. Ernesto Hernández Pérez  | Director de la tesis                              |
| * Act. Aurora Valdés Michel     | Sinodal   |
| * Act. Hugo Delgado             | Sinodal   |
| * Act. Juan León Montañes       | Sinodal   |
| * Act. Luis Mora                |   |
| * Dr. Antonio María Minzzoni    |   |
| * Dr. Roberto Rivera I Rivera   |   |
| * Beatriz East                  | Transportación Marítima Mexicana                  |
| * María Elena Nicolín           | Transportación Marítima Mexicana                  |
| * Víctor Juárez                 | CANAINTRAM  |
| * Armando Rodríguez             | CANAINTRAM  |
| * Miguel Angel Andrade          | AMANAC  |
| * Daniel Negrón                 |   |
| * Concepción Romero             | Coordinación General de Puertos y Marina Mercante |
| * Act. Eugenia Diaz de la Serna | Compañía Suiza de Reaseguro                       |
| * Act. Rosa León                | Compañía Suiza de Reaseguro                       |
| * Act. Rafael Poce              | Colegio Nacional de Actuarios                     |
| * Sra. María Teresa Sánchez     | Colegio Nacional de Actuarios                     |
| * Melchor Arellano              | Corporación Mexicana de Negocios Internacionales  |
| * Lic. Irma Muñoz               | Seguros Monterrey Aetna                           |
| * Lic. Arturo Kalb              | Portemar Reaseguro                                |
| * Act. Mario Beltrán            | Reinmex   |

Dedico esta Tesis a las personas que apoyaron su realización y que decidieron compartir conmigo esta aventura marítima. En especial a mi madre y mi esposa.

Gracias

## INDICE

### INTRODUCCION

<b>CAPITULO I</b>	<b>HISTORIA DEL SEGURO MARITIMO</b>	<b>Pag</b>
1.1	Antecedentes .....	I-1
1.2	Ordenanzas .....	I-2
1.3	El comercio colonial .....	I-2
1.4	La Nueva España .....	I-3
1.5	México independiente .....	I-3
<b>CAPITULO II</b>	<b>LA AVERIA GRUESA Y EL SEGURO MARITIMO</b>	
2.1	La Avería Gruesa y las Reglas de York-Amberes .....	II-2
2.2	Cálculo de una Avería Gruesa .....	II-4
2.3	Reaseguro .....	II-6
<b>CAPITULO III</b>	<b>TRANSPORTE MULTIMODAL</b>	
3.1	Transporte combinado o multimodal .....	III-1
3.2	Elementos básicos de un sistema de transporte .....	III-1
3.3	Variables más relevantes de un sistema de transporte .....	III-2
3.4	Relación usuario-transportista dentro de un sistema intermodal de transporte .....	III-3
3.5	Implementación del intermodalismo .....	III-4
3.6	Logística .....	III-4
3.7	La logística como un poderoso agente de cambio en el sector y las empresas de transporte .....	III-5
<b>CAPITULO IV</b>	<b>TERMINOS INTERNACIONALES DE VENTA Y DOCUMENTACION</b>	
4.1	Carta de crédito .....	IV-2
4.2	Otros métodos de pago .....	IV-4
4.3	Bill of Lading .....	IV-5
4.4	Términos de venta .....	IV-6
<b>CAPITULO V</b>	<b>EL SEGURO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS</b>	
5.1	Transporte marítimo .....	V-1
5.2	Transporte terrestre, aéreo o de ambas clases .....	V-2
5.3	Protección adicional .....	V-2
5.4	Derechos, responsabilidad máxima y valor del seguro .....	V-3
5.5	Procedimiento en caso de siniestro .....	V-4
5.6	Condiciones para pagos de siniestros .....	V-5
5.7	Tarifa para el seguro de transporte de carga .....	V-8

<b>CAPITULO VI</b>	<b>SEGUROS DE CASCO Y MAQUINARIA</b>	
6.1	Identificación del riesgo .....	VI-1
6.2	Clasificación del riesgo .....	VI-1
6.3	Factores fundamentales que pueden agravar el riesgo .....	VI-2
6.4	Riesgos y coberturas .....	VI-4
6.5	Tarifas .....	VI-6
6.6	Suma asegurada .....	VI-8
6.7	Reclamaciones .....	VI-8
<b>CAPITULO VII</b>	<b>EL SEGURO MARITIMO DE PROTECCION E INDEMNIZACION P&amp;I (PANDI)</b>	
7.1	Clubes de protección e indemnización .....	VII-1
7.2	Reglas del Club .....	VII-2
7.3	Sistema mutualista, con una corporación .....	VII-4
7.4	Reglas de La Haya/Visby 1924 modificadas por el protocolo de Bruselas de 1968 .....	VII-5
7.5	Coberturas y exclusiones .....	VII-6
<b>CAPITULO VIII</b>	<b>LOS PUERTOS MEXICANOS</b>	
8.1	Sistema portuario nacional .....	VIII-1
8.2	Infraestructura portuaria .....	VIII-2
8.3	Operación portuaria .....	VIII-4
8.4	Administraciones Portuarias Integrales (APIS) .....	VIII-5
8.5	Movimiento portuario .....	VIII-7
8.6	Flota Mercante Mexicana .....	VIII-8
8.7	Movimiento de contenedores .....	VIII-8
8.8	Movimiento de pasajeros en cruceros y transbordadores .....	VIII-9

## ANEXOS

Anexo A	La importancia del transporte marítimo
Anexo B	Tarifa por embarque
Anexo C	Reglas de York-Amberes 1994
Anexo D	Las Reglas de La Haya de 1921, incorporadas en el Convenio Internacional de Bruselas de 1924
Anexo E	El contenedor como modalidad del transporte
Anexo F	Siniestralidad en México
Anexo G	Términos técnicos del Seguro Marítimo

## CONCLUSIONES

## BIBLIOGRAFIA

## INTRODUCCION

El mundo esta cambiando y se esta transformando de una manera sin precedentes en la historia. Estos cambios han traído consigo la globalización de las economías y el acercamiento de los mercados. Las economías y el comercio mundial exigen el intercambio adecuado de mercancías y los medios que apoyen esta dinámica actividad.

La transportación de mercancías ha evolucionado notablemente, siendo la transportación marítima la principal sobre los otros medios de transporte. Baste decir que aproximadamente el 90% del comercio mundial utiliza el transporte marítimo.

El siguiente trabajo tiene como objetivo dar las bases generales del seguro marítimo así como de los términos y conocimientos básicos para poder entenderlo. Es de fundamental importancia para el éxito de nuestro país en el comercio internacional el contar con profesionistas que entiendan y se desarrollen en este medio. Dentro de estas profesiones, la del Actuario es básica para el desarrollo del seguro marítimo en México.

En el Capítulo I se hace mención del desarrollo del seguro marítimo a lo largo de la historia mundial y de México. Es básico poder entender sus orígenes para poder entender mejor su situación y poder visualizar mejor el desarrollo que ha tenido y las posibles tendencias que pueden darse en su futuro.

En el Capítulo II hablamos sobre la Avería Gruesa y el Reaseguro. La Avería Gruesa es regida por las Reglas de York-Amberes con el propósito de uniformar el manejo de este concepto dada la diversidad de interpretaciones que pueden darse en cada país. Si bien la Avería Gruesa no es propiamente un seguro, es necesario contratar un seguro para poder hacer frente al pago por este concepto que pueden enfrentar los asegurados.

En el Capítulo III damos las bases generales para entender el entorno en el que se desarrolla el seguro marítimo. El transporte intermodal forma hoy en día el principal concepto de transportación de mercancías y es la tendencia a futuro para el buen desenvolvimiento del transporte internacional de mercancías. Este tipo de transporte, como su nombre lo indica, combina diversos modos de transporte para ofrecer un servicio integrado y más completo. El transporte multimodal apoyado por el uso del contenedor forman la base de la transportación de mercancías a nivel mundial.

El Capítulo IV habla sobre los términos internacionales de venta y documentación. Es indispensable conocer estos términos para un mejor conocimiento del comercio mundial. La delimitación clara de responsabilidades por parte del exportador y del importador permiten definir en que momento el riesgo pasa de las manos del exportador a las del importador. Son los Incoterms los que delimitan responsabilidades y su conocimiento es indispensable para poder entender el comercio internacional y las relaciones comerciales entre importadores y exportadores.

En el Capítulo V hablamos sobre el seguro de mercancías. Para los importadores y exportadores es de gran importancia el saber claramente cómo asegurar sus mercancías, dado que no pueden permitir que ante alguna contingencia se pierdan, con sus respectivas consecuencias económicas. Por la naturaleza propia del transporte marítimo se presentan grandes riesgos los cuales deben de ser contemplados y cubiertas sus repercusiones económicas. En México se cuenta con toda una infraestructura en materia de seguros para poder apoyar debidamente el comercio exterior de nuestro país.

El Capítulo VI habla sobre el seguro de cascos y maquinaria. Los armadores y dueños de las embarcaciones tienen especial interés en tener asegurados sus buques dados los riesgos existentes en este medio de transporte. La cuantía de una pérdida o daño a un buque puede hacer quebrar a cualquier empresa naviera dado el alto valor del mismo. Mencionamos como se identifican y clasifican los riesgos mismos que por su naturaleza son muy difíciles de catalogar y ser tratados como otros tipos de seguros. Así mismo se hace mención de los procedimientos en caso de siniestro, cláusulas, solicitud y tarifas entre otros.

En el Capítulo VII hablamos de los seguros de PANDI (P&I). Estos seguros permiten a las compañías navieras tener una protección en caso de responsabilidad civil ante algún siniestro. Los seguros de PANDI cubrirán los aspectos que bajo el seguro de casco y maquinaria no son cubiertos complementándose así el aseguramiento marítimo. Hacemos mención a las Reglas de La Haya/Visby mismas que aplican para este tipo de seguros y que son de aceptación internacional.

En el Capítulo VIII se da información general sobre los puertos mexicanos. La infraestructura que soporte el comercio exterior de un país es piedra angular para su competitividad en los mercados mundiales y para el desarrollo. México cuenta con un gran potencial dada su posición estratégica para el comercio mundial. La infraestructura adecuada nos permitirá desarrollar adecuadamente nuestro comercio exterior siendo competitivos así con otros países en la nueva era de globalización. Ningún exportador o importador podrá ser verdaderamente competitivo si no cuenta con el apoyo de este importante sector.

En el Anexo A nos hace ver la importancia del transporte marítimo dentro del comercio internacional.

En el Anexo B se da la tarifa aplicable por embarque.

Las reglas de York-Amberes son vistas en el Anexo C. Estas reglas son indispensables para el entendimiento de la Avería Gruesa, mientras que las Reglas de La Haya, vistas en el Anexo D son indispensables para el manejo de los seguros de PANDI.

El contenedor es como modalidad de transporte el principal protagonista en el comercio internacional y tiene un papel fundamental en el cuidado de las mercancías y su influencia en el seguro de las mismas. El Anexo E nos muestra las principales características de los contenedores así como información general sobre el desarrollo e importancia que han experimentado.

La siniestralidad en México ha sido un importante factor que ha obstaculizado el comercio exterior dado su incremento y la falta de acciones adecuadas para poder contrarestarla. Este importante tema que afecta directamente la participación de las compañías aseguradoras es tratado en el Anexo F. La siniestralidad ha sido el gran problema al que se enfrenta el tráfico de mercancías en nuestro país y es motivo de gran preocupación para el sector asegurador.

En el Anexo G mencionamos algunas abreviaciones comunes en el seguro marítimo. Es importante conocer algunos de los términos más comunes dentro del seguro marítimo y relacionados con el ambiente naviero.

Espero que este trabajo sirva de apoyo para el estudio y mayor participación de los Actuarios en este rico campo. Nuestra profesión tiene un gran campo de desarrollo en el comercio exterior a través de los seguros y forma parte de un importante apoyo a nuestro desarrollo como país en la globalización del mundo y la apertura de sus mercados.

## CAPITULO I HISTORIA DEL SEGURO MARITIMO

### 1.1 Antecedentes

*Como seguro en el sentido moderno, el de transportes puede jactarse de ser el más antiguo de todos.*

Existen indicios que muestran que Babilonia, Grecia y Palestina tuvieron alguna forma de seguro, la cual consistió en una distribución del riesgo. El principio "uno para todos y todos para uno" surge unos dos mil años a. de J.C. en la forma de la Avería Gruesa o común. El Préstamo a la Gruesa fué una forma embrionaria del seguro de transporte. Se pueden distinguir dos formas de Préstamo a la Gruesa :

1. Préstamo Marítimo. Se trataba de préstamos sobre embarcaciones y/o cargamentos que los comerciantes concertaban antes de emprender un viaje marítimo. Estos préstamos eran reembolsables con fuertes intereses solamente si la embarcación o la mercancía llegaba a su destino. Si el barco o la mercancía no llegaba a su destino el comerciante deudor no tenía que devolver la suma prestada ni pagar los intereses pactados. Estos préstamos marítimos eran en la Edad Media el mecanismo de seguridad más importante para el comercio marítimo.
2. La segunda consistía en lo siguiente : si el capitán del 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 a su destino, y en tal caso naturalmente con intereses.

En la Edad Media, el préstamo marítimo era el medio de seguridad más importante para el comercio marítimo. Esta situación perduró hasta el año 1234 en que el Papa Gregorio IX elevó a 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. El resultado fué 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. Así nació el seguro marítimo.

Hacia 1310 existía en Flandes una Cámara de Seguros cuyo fin era que los negociantes protegieran sus mercancías de las contingencias del mar.

El primer contrato de seguro del cual se tiene conocimiento es un seguro marítimo que se pactó en Génova en 1347, bajo la denominación "polizza". No parece haber duda de que las primeras pólizas de seguro se emitieron en Italia. En un decreto del "Doge" de Génova del año 1369 aparece por primera vez la expresión "assecuramentum" en el sentido del seguro.

## **1.2 Ordenanzas**

Desde el siglo XI Barcelona creó el Llibre del Consolat de Mar, que se cuenta como uno de los códigos marítimos más antiguos. El primer monumento legislativo que reguló el seguro a prima fija fué la Ordenanza de Barcelona de 1435. Una Ordenanza es un conjunto de preceptos o reglamentos. Estas ordenanzas demuestran el interés por el buen funcionamiento de los seguros marítimos. En 1484 fueron promulgadas otras ordenanzas, las que cerraron el ciclo legislativo de Barcelona en lo que se refiere a seguros marítimos. Varios de los principios contenidos en estas ordenanzas formaron parte años después de la Legislación de Burgos. . Barcelona legisló en materia de seguros a lo largo del siglo XV.

En los siglos XV y XVI en Burgos estaba el centro de negociación de seguros más importante de toda España. En 1536 un grupo de mercaderes burgaleses puso por escrito las Ordenanzas Generales del Consulado de Burgos, mismas que fueron confirmadas por el emperador Carlos I en 1538. En las Ordenanzas de Burgos se advierte la influencia de los códigos barceloneses y bilbaiano, más corresponde a Burgos el mérito de contemplar la labor legislativa predecesora.

En 1552 se imprimió y publicó el tractatus de assecurationibus et sponionibus mercatorum, de P. Santerna considerado como el primer tratado sobre seguros.

## **1.3 El comercio colonial**

En 1503 fueron dadas a conocer las Ordenanzas de la Casa de Contratación de Sevilla. La competencia de la Casa de Contratación fué limitada algunos años más tarde cuando un grupo de mercaderes sevillanos, atraídos por el comercio trasatlántico, solicitó la anuencia real para constituir un consulado semejante al de otras ciudades mercantiles de España.

El comercio con las Indias estuvo sujeto a una serie de impuestos, el más importante de ellos fué el derecho de avería. El término "avería" se deriva del árabe y significa daño o pérdida.

Al aplicarse a la carrera de Indias, el seguro marítimo ya existía como contrato perfectamente establecido e individualizado. Las autoridades consulares burgalesas legislaron especialmente para el contrato de seguro marítimo de Indias. Las ordenanzas de 1572, a diferencia de las de 1538, incluyeron un formulario específico para Indias. En 1556 las autoridades consulares sevillanas reglamentaron el seguro marítimo para la carrera de Indias. Prescindiendo de las Ordenanzas de la Casa de Contratación de Sevilla y de las del Consulado de Burgos, el primer código sobre seguro marítimo dedicado exclusivamente a la carrera de Indias lo constituyen las ordenanzas de la 28 a la 60 promulgadas por el Consulado de Sevilla en 1556.

Al declinar el siglo XVIII se reglamentó la organización de las compañías de seguros. En 1795 existían 75 casa aseguradoras y algunos años más tarde, aún en el siglo XVIII, sólo estaban registradas 50. Para 1807, únicamente aparecían registradas 13 compañías de seguros, preludio indudable de la pérdida de las posesiones de ultramar.

#### **1.4 La Nueva España**

En 1700 España y su imperio colonial vieron el cambio dinástico, que reemplazó a la casa de los Habsburgo por la de los Borbones. Por su parte los comerciantes demostraron conocer el funcionamiento de los seguros marítimos y demás disposiciones lo cual fué un incentivo más para organizar una compañía de seguros novohispana.

En 1781 se reunieron 23 mercaderes de Veracruz y elaboraron una petición, dirigida al monarca Carlos III, para que les autorizara el establecimiento de un consulado que fuera independiente del de la Ciudad de México. Así mismo, decidieron organizar una compañía de seguros marítimos, la primera de este género en Nueva España, que inició sus operaciones en 1789. Hacia 1800 ya no existían las condiciones adecuadas para que comerciantes españoles abastecieran el mercado colonial. Muchas casas comerciales cerraron sus puertas y las casas aseguradoras corrieron la misma suerte.

#### **1.5 México independiente**

En 1848 durante la última estancia del General Antonio López de Santa Anna en el poder uno de los miembros más destacados del partido conservador, el licenciado Teodosio Lares, elaboró un Código de Comercio mejor conocido como Código de Lares. El Código de Lares reguló lo relativo a los "Seguros de Conducción Terrestre", así como en capítulo aparte los seguros marítimos.

El presidente Benito Juárez promulgó, en 1870, el primer Código Civil Mexicano donde se reglamentaron los diversos contratos de seguro, con excepción de los marítimos, los cuales dejó a la regulación del Código de Comercio. El presidente Manuel González promulgó en 1884 el Código de Comercio de los Estados Unidos Mexicanos donde se incluyó el seguro marítimo. Habiendo retomado la presidencia de México el general Porfirio Díaz envió en 1889 a Joaquín Barabda el decreto y el texto del nuevo Código de Comercio donde se incluyó al seguro marítimo y el cual entraría en vigor en 1890. Este código mercantil modificó algunos puntos del contrato de seguro establecidos en 1884.

Fué con el tema del abandono que los legisladores concluyeron la parte dedicada a contratación del seguro marítimo. En ella se percibe su interés por dejar claramente establecido que el objeto esencial del seguro era la conservación de los objetos, propiedad del asegurado, en el estado y por el valor que habían sido asegurados.

A principios del siglo XX se vivió una segunda revolución industrial. En este marco de gran desenvolvimiento industrial y financiero las actividades del seguro tuvieron un extraordinario desarrollo.

Antes de la revolución de 1910 y de la promulgación de la Ley sobre Compañías de Seguros, existían 45 compañías aseguradoras en México, de las cuales sólo 5 eran mexicanas. Las dos compañías mexicanas que incursionaron en el ramo del seguro marítimo, "La Veracruzana SA" y la "Anglo-Mexicana de Seguros" tuvieron buen éxito.

En el periodo 1890-1940 hubo un crecimiento absoluto de todas las actividades productivas y por supuesto de los negocios de seguros. A partir de esta medida se dieron las condiciones para que las empresas de seguros, ya mexicanas, pudieran contribuir al crecimiento económico del siguiente periodo.

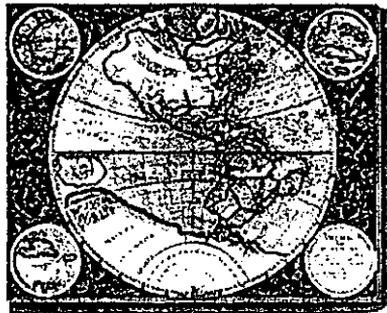
Para 1920 el número de compañías de seguros en función aumentó de 45 que existían en el porfiriato a 55. A lo largo de la década de los 30's creció el número de las compañías de seguros de 55 a 75. Las dedicadas al rubro de transportes aumentaron de 16 a 29 entre las cuales 10 eran mexicanas.

En 1935, durante la administración cardenista, se da la mexicanización del seguro. Esta significó el fortalecimiento de las estructuras y el manejo de las compañías de seguros nacionales y las sucursales de las extranjeras para potenciar al máximo la industria local del seguro.

La Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación con fecha del 31 de agosto de 1935 tenía como propósitos :

- a) reforzar la economía interna del país,
- b) impulsar el desarrollo de las instituciones mexicanas de seguros,
- c) garantizar a las mismas una mayor participación en el mercado de seguro y
- d) salvaguardar los intereses de los asegurados mexicanos contra el incumplimiento mediante la total inversión (en el territorio del país) de los fondos de las compañías nacionales o extranjeras.

Antes de la promulgación de la Ley funcionaban 71 compañías de ellas 58 eran extranjeras y después de la promulgación quedaron 30 mexicanas y 2 extranjeras.



## CAPITULO II

## LA AVERIA GRUESA Y EL SEGURO MARITIMO

La Avería Gruesa o Común es una institución del derecho 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.

El Seguro Marítimo es un contrato por el que un asegurador consiente en indemnizar a un asegurado, mediante el pago de una prima, por el perjuicio, sufrido en ocasión de una expedición marítima, que consiste en una pérdida real del valor y hasta coincidir con una indemnización que no podría exceder el valor de las cosas perdidas. El seguro tiene gran importancia dentro del derecho marítimo debido a que prácticamente ningún buque navega, y ninguna mercancía es despachada, sin que los riesgos estén cubiertos por el seguro.

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. Si de un lado la Avería Gruesa está pactada como riesgo cubierto y del otro lado se debe a un riesgo cubierto, el seguro indemniza los daños y las pérdidas ocasionadas por un sacrificio de Avería Gruesa.

El buque es el medio de transporte que sirve para llevar mercancías de un puerto a otro. Todos los buques poseen una nacionalidad registrada. La propiedad de los buques ha pasado de las personas individuales a las sociedades navieras. Un buque se divide en 64 partes o quirates en la Ley Inglesa y 100 quirates dentro de la Ley Mexicana. Cada quirate tiene un propietario, aunque nadie impide que una persona sea dueña de más de una parte. A este fenómeno se le conoce como condominio de un buque y se da como consecuencia del gran valor y el riesgo.

Como sería imposible relacionarse con 100 copropietarios, estos tienen un representante o gestor que no necesariamente tiene que ser un copropietario. El gestor se inscribe ante las autoridades y tiene el poder de presionar a los copropietarios ante un problema del buque (pero con sus límites), las reparaciones necesarias, fletamentos y los contratos para llevarlos a cabo. Al inscribir un buque, debe darse un nombre que no tenga semejanza con ningún otro, y que irá pintado en ambos lados de proa (parte delantera del buque) y popa (parte posterior del buque) junto con el número de registro.

La relación existente entre la propiedad del buque y el seguro marítimo se inicia en el momento en que el propietario del buque decide asegurarlo y el asegurador pasa a formar parte de la aventura navegatoria, convirtiéndose así en copartícipe. El propietario tiende a asegurar su buque para protegerse de un siniestro, ya que aun cuando posea una gran flota, la pérdida de un buque lo hundiría financieramente dado su alto valor.

Una compañía aseguradora no suele cubrir el valor total del buque. Utiliza el seguro múltiple, es decir, el monto total a que asciende al valor del navío se protegé con diferentes aseguradoras. De esta forma, la aseguradora no pierde en caso de siniestro, porque la cantidad asegurada se liquida de las primas obtenidas de los diferentes propietarios o asegurados. Además la compañía aseguradora a su vez puede asegurarse con otra compañía que en caso de siniestro reditue la cantidad por la que fué asegurada, llamándose a este proceso el reaseguro, del cual hablaremos más adelante en este capítulo.

La necesidad práctica se codificó en leyes jurídicas que deben ser respetadas tanto por los propietarios del buque como por las compañías aseguradoras para la óptima relación entre ambos.

## **2.1 La Avería Gruesa y las Reglas de York-Amberes**

La Avería Gruesa ha tenido su propio origen en la historia, simultaneamente al seguro marítimo, y su esencia es que "si algo se sacrifica durante un transporte marítimo en el interés común de los participantes, todos ellos deben contribuir a reponer lo sacrificado".

Las reglas de York-Amberes (Ver Anexo F) juegan un papel importante en el transporte y seguro marítimo. Son un código o juego de reglas que, como consecuencia de las muchas divergencias de las legislaciones de países que gobiernan el ajuste de la Avería Gruesa, hacen posible su uniformidad.

Dichas reglas se redactaron a finales del siglo XIX en una conferencia en Amberes, y se componen de 22 reglas numéricas (de la I a la XXII) y de 7 reglas alfabéticas (de la A a la G). Ambas son precedidas de una regla de interpretación en la cual se establece que las reglas numéricas tienen preferencia sobre las alfabéticas, es decir, si la situación a valuar no encaja dentro de las reglas numéricas, entonces se aplican las reglas alfabéticas y de esta manera se determina si hubo o no un acto de Avería Gruesa.

La Regla A señala lo que debe entenderse por un acto de Avería Gruesa y establece el principio de la misma.

*"Existe un acto de Avería Gruesa cuando, y solamente cuando se ha hecho o incurrido intencionada y razonablemente algún sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en una aventura marítima. Los Sacrificios y Gastos de la Avería Gruesa deben ser soportados por los diferentes intereses contribuyentes bajo las bases provistas en las demás reglas."*

Estas reglas sufrieron modificaciones en 1994, siendo las más relevantes las relacionadas con el medio ambiente.

Para efecto de estas reglas se entiende por sacrificios :

1. Las pérdidas causadas por la echazón de cargamento con el fin de salvar el barco y su carga restante de un peligro.
2. Los daños causados al barco o al cargamento restante para poder efectuar la echazón.
3. Los daños causados a un buque embarrancado al aligerarlo.
4. Los daños causados al cargamento o al buque con el objeto de apagar un incendio a bordo.
5. Los daños causados a las máquinas del buque por forzarlas con el intento de reflotar un buque embarrancado o de salir a prisa de otra situación peligrosa.
6. Los daños causados al encallar un barco intencionalmente en el interés común.
7. Las pérdidas y los daños causados por quemar efectos y provisiones del barco como combustible para salir de una situación de peligro, pero solamente bajo la condición de que el buque se haya surtido de abundante provisión de combustible.
8. Los daños causados o la pérdida sufrida por el cargamento en las operaciones de manipulación como lo son descarga, almacenaje y reembarque, si dichas operaciones constituyen un acto de Avería Gruesa.
9. La pérdida de flete por el armador por no poder entregar su cargamento sacrificado en su destino.

Quedan considerados como gastos :

10. Los desembolsos incurridos para reflotar un buque embarrancado, tales como el alquiler de remolcadores, los gastos de desembarque de cargamento para aligerar el barco, etc.
11. Los gastos de remolque de un buque inmovilizado en altamar por decompostura de la maquinaria por ejemplo :
12. Los gastos incurridos en puerto de refugio.
13. Los salarios y manutención de la tripulación y otros gastos ocasionados para ganar puerto de refugio y en dicho puerto.
14. Costo de reparaciones provisionales a la embarcación para continuar su trayecto.
15. Cualquier gasto extraordinario en que se haya incurrido, en sustitución de otro que hubiera sido admisible en Avería Gruesa, pero solamente hasta el importe del gasto de Avería Gruesa así evitado.

Además de la Avería Gruesa, existen una serie de riesgos a los que está expuesta la mercancía y que afectan directamente a los responsables de la misma. Algunos de estos riesgos son : naturales, causados por el hombre u otros tipos de riesgos.

## 2.2 Cálculo de una Avería Gruesa

El siguiente cálculo está hecho en base a un ejemplo tomado de un manual de Documentación de la Compañía Suiza de Reaseguros.

### Antecedentes

1. El vapor alemán "Hans Schule", de 2,000 toneladas brutas, zarpa el 15 de julio del puerto nicaragüense de Corinto con destino al puerto alemán de Bremen, con una carga mixta de 3,000 pacas de algodón; 2,000 sacos de café y 200 cartones de café soluble. El 25 de julio, encontrándose dicho vapor el altamar estalla un incendio en la bodega #3 donde se halla estibada una partida de algodón. Gracias a las medidas inmediatas y eficaces ordenadas por el capitán, se logra extinguir el fuego con agua y vapor. El barco llega a Bremen sin otras novedades el 29 de julio, donde el capitán declara la Avería Gruesa.
2. La inspección de los daños dá el siguiente resultado :

**Barco** Los daños causados por el incendio no son graves y el costo de su reparación se estima en \$ 3,500

#### **Algodón**

2,075 pacas están intactas  
900 pacas han sufrido algunos daños por el agua y vapor utilizados para extinguir el incendio. En concepto de reacondicionamiento y desechos se reconoce una depreciación del 10%  
25 pacas han sido dañadas por el fuego y el agua; se admite una depreciación del 75%

#### **Café en grano**

1,650 sacos están intactos  
200 sacos han sido afectados por el intenso humo que causó el incendio. La depreciación por el reacondicionamiento y menosprecio alcanza un 15%.  
150 sacos han sufrido daños por el agua y vapor al apagarse el incendio. El reacondicionamiento y menosprecio representan una depreciación del 30%.

#### **Café soluble**

200 cartones intactos

3. Se establecen los siguientes valores (se considera un sólo y mismo valor tanto de indemnización como de contribución) :

**Barco** En estado intacto \$ 320,000. Se hayan sin embargo pendientes algunos trabajos de reparación cuyo valor se estima en \$ 3,750 además del daño por el incendio mencionado en el inciso anterior.

#### **Algodón**

La paca de 500 libras en estado sano a \$ 200

#### **Café en grano**

El saco de 132 libras en estado sano a % 50

#### **Café soluble**

El cartón intacto con 25 latas vale \$ 25

- a) ¿Cuáles son los daños que se admiten como Avería Gruesa y qué valor representan?

- Depreciación del 10% por los daños causados en 900 pacas de algodón por agua y vapor al extinguir el incendio estallado en otra partida.

$$900 \text{ (pacas)} \times \$200 \text{ (valor de c/u)} = \$180,000 \times .10 \text{ (depreciación)} = \$ 18,000$$

- Depreciación del 30% por los daños causados en 150 sacos de café por agua y vapor al extinguir el incendio estallado en una partida de algodón.

$$150 \text{ (sacos)} \times \$50 \text{ (valor de c/u)} \text{ o } \$7,500 \times .30 \text{ (depreciación)} = \$ 2,250$$

- Total valor indemnizable ..... **\$ 20,250**

No son admisibles como Avería Gruesa los daños causados por el mismo fuego en el barco y en las pacas de algodón, siendo este la cuasa de la Avería Gruesa. Tampoco se debe a un sacrificio el daño por el humo que el incendio produjo. Estos daños constituyen Avería Particular y deben por consiguiente ser asumidos por los respectivos intereses particulares.

b) ¿Cuáles son los valores que deben contribuir a reponer los daños admitidos en Avería Gruesa?

<b>Barco</b>	\$320,000 (estado intacto) - \$3,750 (trabajos de reparación pendientes) - \$3,500 (daños causados por el incendio) =	<b>\$ 312,750</b>
<b>Algodón</b>		
2,075	pacas intactas a \$200 c/u	\$ 415,000
900	pacas a \$200 c/u = \$180,000, cuyo valor se reduce a raíz de los daños sufridos a un 90%	\$ 162,000
25	pacas a \$200 c/u = \$5,000, cuyo valor se reduce a raíz de los daños sufridos a un 25% (depreciación del 75%)	\$ 1,250
Un total de 3,000	pacas que representan a la llegada un valor real de	subtotal : \$ 578,250
+	el valor de los daños que se indemnizan como Avería Gruesa	\$ 18,000
		<b>\$ 596,250</b>
<b>Café en grano</b>		
1,850	sacos sanos a \$50 c/u	\$ 82,500
200	sacos a \$50 c/u = \$10,000, cuyo valor se reduce a raíz de los daños sufridos a un 85% (depreciación del 15%)	\$ 8,500
150	sacos a \$50 c/u = \$7,500, cuyo valor se reduce a raíz de los daños sufridos a un 70% (depreciación del 30%)	\$ 5,250
Un total de 2,000	sacos que representan a la llegada un valor de	subtotal : \$ 96,250
+	el valor de los daños que se indemniza como Avería Gruesa	\$ 2,250
		<b>\$ 98,500</b>
<b>Café soluble</b>		
200	cartones sanos a \$25 c/u	\$ 5,000

**TOTAL DEL VALOR DE CONTRIBUCION \$ 1,012,500**

c) ¿Cuánto es el porcentaje de contribución?

El valor total de contribución es de \$ 1,012,500 y el valor indemnizable es de \$ 20,250, o sea un 2% que representa el porcentaje de contribución.

d) ¿Cuánto paga cada parte y cómo se distribuye la suma así recibida?

El barco contribuye con	2% sobre	\$ 312,750	= \$ 6,255.00
El algodón contribuye con	2% sobre	\$ 596,250	= \$ 11,925.00
El café en grano contribuye con	2% sobre	\$ 98,500	= \$ 1,970.00
El café soluble contribuye con	2% sobre	\$ 5,000	= \$ 100.00
<b>TOTAL</b>			<b>\$ 20,250.00</b>

Suma que se distribuye de acuerdo al inciso a)

### 2.3 Reaseguro

Resulta irónico que cuanto más rápidamente se manejan las mercancías y cuanto más cortos se hacen los tiempos de tránsito de los vehículos de transporte, tanto más lentamente parece llegar la información a los aseguradores. Así pues, excepto para aquellos escasos y afortunados lugares donde los aseguradores siempre reciben sus avisos de embarques antes de que empiece el viaje, el mundo en su conjunto ha comenzado a considerar la póliza/declaración/conocimiento de embarque como el único criterio fiable a tener en cuenta a la hora de evaluar los compromisos.

Para evaluar y suscribir adecuadamente un riesgo es necesario saber todo acerca de él. En este caso "todo" es lo que suele denominarse factores de riesgo. Tales factores se dividen básicamente en dos grupos : los relacionados con la propia carga y los que tienen que ver con los medios de transporte. De forma esquemática, estos dos grupos deben incluir los siguientes factores de riesgo individuales :

<b>Relacionados con la carga :</b>	<b>Buque de transporte :</b>
Tipo de carga, embalaje	Edad, tonelaje
Tamaño, peso, valor	Construcción, propulsión
Ruta, duración, estación	Ramo de negocio, propietario
Entorno socioeconómico	Entorno socioeconómico

Tomemos dos conclusiones muy importantes :

1. Un riesgo de transporte de mercancías está constituido por la suma de un gran número de factores de riesgo individuales, de los que cada uno

constituye una entidad muy especial, individual e irrepetible que merece toda la atención del suscriptor.

2. El buque de transporte y sus factores de riesgo individuales son de gran importancia, ya que representan una gran parte del número total de factores de riesgo.

La unidad de riesgo se puede clasificar de la siguiente forma :

- a) **Por riesgo/unidad/embarcación/medio de transporte.-** Su unidad de riesgo será la suma total asegurada de toda la carga a bordo del mismo vehículo porteador. En caso de transportes multimodales, es determinante la acumulación en el buque oceánico.

Ventajas	Inconvenientes
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compromisos conocidos</li> <li>• Retención plena</li> <li>• Suscriptores informados</li> <li>• Sólo se necesita protección de las retenciones en caso de catástrofe (riesgos múltiples)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Administración voluminosa</li> <li>• Errores pequeños, grandes efectos</li> <li>• Reajustes de cesión costosos</li> </ul>

- b) **Por póliza/declaración/conocimiento de embarque.-** Su unidad de riesgo será cada póliza emitida, declaración recibida y/o conocimiento de embarque emitido/declarado, independientemente del medio por el que se transporte la carga.

Ventajas	Inconvenientes
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sin preocupaciones</li> <li>• Administración sencilla</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sin información de compromisos</li> <li>• Grandes cesiones</li> <li>• Protección obligatoria de las retenciones (riesgo individual)</li> </ul>

Como en todos los reaseguros proporcionales, la relación entre la retención y la cesión del excedente será la misma que se utilice para repartir las primas y, desde luego, los siniestros.

En los sistemas mixtos en los casos en que no conozca por anticipado el buque porteador, se puede ceder primero por póliza, con la obligación de reajustar posteriormente por riesgo su cesión, tan pronto como haya obtenido la información.

## CAPITULO III      TRANSPORTE MULTIMODAL

### 3.1    *Transporte Combinado o Multimodal*

Como transporte multimodal se entiende aquel en el que la transportación de la mercancía es efectuada en un sólo viaje utilizando barcos, barcazas, remolcadores, automóviles, camiones, ferrocarriles y aviones. En las últimas décadas, este tipo de transportación ha tomado gran importancia. Esta compleja nueva ciencia de la distribución es parte integral de los nuevos principios empresariales que emergen de :

- a) La globalización de la economía mundial.
- b) La liberación del comercio y la apertura de los mercados internacionales.
- c) Los sistemas de inventario "cero" basados en el concepto del "just in time".
- d) Las nuevas y sofisticadas tecnologías de computación, informática y telecomunicaciones.
- e) Del nuevo mundo de la desregulación de los servicios y en particular del transporte.

El significado de la palabra intermodal es : El uso secuencial de dos o más formas de transporte para completar un movimiento coordinado de bienes. También poderemos definir el transporte intermodal como : El que involucra el traslado de carga por parte de más de un modo de transporte y durante un sólo viaje.

El propósito del intermodalismo no es el de crear alternativas ingeniosas de combinaciones de modos de transporte, sino el de proveer un paquete combinado de precio y calidad de servicio de traslado que sea superior a cualquier otro disponible en el mercado de transporte.

### 3.2    *Elementos básicos de un sistema de transporte*

- 1) *Objeto a mover.*- Puede tratarse de pasajeros o carga. En el caso de esta última, las propiedades físicas del producto transportado, su densidad económica, los tamaños y la regularidad de los embarques, entre otros, influyen de manera decisiva en la naturaleza de la demanda.
- 2) *Tramo o arco.*- Es una instalación fija o una parte del medio terrestre, acuático o aéreo que sirve para confinar la circulación. En el ámbito terrestre, los arcos son vías (transporte ferroviario) o carreteras (autotransporte). En el marítimo y fluvial los desplazamientos ocurren en el agua, a lo largo de ríos, canales y rutas marítimas definidas. En el transporte aéreo se trata de movimientos en el aire a lo largo de rutas aéreas establecidas.

- 3) *Vehículo*.- Tiene medios de propulsión propia y sirve para mover al objeto a lo largo de los arcos, protegiéndolo de posibles daños.
- 4) *Contenedor*.- Es un espacio confinado disponible para carga o pasajeros. A diferencia del vehículo el contenedor carece de medios de propulsión propia, por lo que se coloca dentro de un vehículo o es arrastrado por él. Las funciones primordiales del contenedor, entendido como recipiente de objetos, son proteger al objeto durante los desplazamientos y facilitar las operaciones de carga y descarga (Ver Anexo H).
- 5) *Red*.- Es el conjunto de arcos, o intersecciones entre ellos, que hace posible la comunicación entre un origen y un destino. El arco confina la circulación y la intersección se define como el punto en que convergen los flujos provenientes de dos o más arcos, o bien como el punto en que se separa el flujo que llega por un sólo arco.
- 6) *Terminal*.- Es un centro de transferencia para cambiar los objetos de un vehículo o contenedor a otro. Los aeropuertos, los puertos, las estaciones de ferrocarril y las centrales camioneras son ejemplos de terminales.
- 7) *Plan operativo*.- Es un conjunto de procedimientos y lineamientos coordinados establecidos por el transportista para asegurar que su organización funcione de manera organizada y eficaz. El plan operativo coordina las actividades involucradas en el manejo de los elementos a efecto de que la calidad del servicio sea elevada y uniforme.

### **3.3 Variables más relevantes de un sistema de transporte**

- 1) *Capacidad*.- El transportista debe combinar el uso de sus equipos, personal y recursos materiales, entre otros, para ofrecer capacidades de servicio apropiadas.
- 2) *Frecuencia*.- El transportista busca acomodar sus recursos para operar con frecuencias atractivas para el desarrollo de sus mercados
- 3) *Costo*.- El transportista está interesado en prestar sus servicios al menor costo posible. En mercados muy competidos esto le permite ofrecer tarifas bajas y ganar negocios. En otros, la disminución de los costos puede permitirle aumentar sus márgenes de utilidad.
- 4) *Rutas*.- Dado el recorrido origen-destino a efectuar el transportista podrá usualmente optar por varias rutas, dependiendo de su estado físico, de los tiempos de recorrido, de la posibilidad de capturar otros mercados, etc

- 5) *Velocidad.*- Por su incidencia en el tiempo de recorrido la velocidad es importante para aumentar la rotación de los equipos y la capacidad potencial de generación de ingresos.
- 6) *Empaques y embalajes.*- A veces, cuando se requiere consolidar o desconsolidar embarques, el transportista busca medios para incrementar la eficiencia de las operaciones de carga y descarga. Un ejemplo es el desarrollo del contenedor marítimo (Ver Anexo H).
- 7) *Sistemas de información.*- El transportista también está interesado en instalar sistemas de información al cliente, que aumenten la eficiencia en el manejo de los recursos y que apoyen sus esfuerzos de comercialización y captura de mercados.

#### **3.4 Relación usuario-transportista dentro de un sistema intermodal de transporte**

Dadas las motivaciones y preferencias actuales de usuarios y transportistas, es probable que a excepción de ciertos casos prevalezca la posición del usuario sobre la del transportista en la organización y contratación de los servicios de transporte. Ello se manifiesta a través de una reglamentación económica liberal que permite la libre negociación de tarifas y condiciones de servicio. Así se dificulta el surgimiento de monopolios y oligopolios en el transporte y se eliminan prácticas proteccionistas a favor de los transportistas. Para el transportista el operar bajo un marco reglamentario liberal genera presiones de una doble naturaleza :

1. Responder a las exigencias del cliente adquiere la responsabilidad de proveer una gran calidad de servicio en condiciones de negociación que en principio presionan sus tarifas a la baja.
2. Por otro lado los costos financieros y operacionales en las empresas transportistas presionan cada vez más. Los motivos principales siendo que se deben adquirir equipos cada vez más productivos y eficientes, pero también más caros, para sostener su propia competitividad además de soportar efectos debidos a fluctuaciones en los precios de sus insumos entre los que desde luego destacan los combustibles.

Las opciones de las empresas transportistas para optimizar la integración y funcionamiento de sus sistemas intermodales de transporte son :

- i) Lograr economías de escala.
- ii) Atender la demanda mediante usos eficientes de los modos.
- iii) Penetrar mercados con combinaciones eficaces de servicio y precio.
- iv) Conseguir economías de densidad en la operación de redes.

v) Aumentar la eficiencia interna de las empresas.

Un ejemplo de lo anterior lo representan las compañías automotrices en México. Estas empresas utilizan economías de escala y buscan la optimización del uso de los modos de transporte. Así mismo se instalan en lugares estratégicos para aprovechar, entre otras cosas, la densidad y eficiencia de las redes existentes. Todo lo anterior les brinda mayor eficiencia interna y manejar el concepto de *just in time* (justo a tiempo).

### **3.5 Implementación del intermodalismo**

La búsqueda de las opciones y ventajas señaladas impulsa al transportista hacia el intermodalismo. El intermodalismo se identifica, en mercados sujetos a una fuerte competencia, como esencial para la supervivencia de los transportistas. Algunos propósitos que se pueden materializar por medio del intermodalismo son :

- i) Consolidar embarques para manejar escalas mayores y poder atenderlas con equipos de gran capacidad.
- ii) Asegurar usos eficientes de equipos y recursos modales para cada tipo de servicio.
- iii) Aumentar la intensidad de uso (optimizar) de la capacidad instalada.
- iv) Incrementar la cobertura de los servicios y ampliar la penetración de los mercados.

### **3.6 Logística**

La *logística* se define como :

*la técnica para monitorear y controlar el movimiento físico de los flujos de bienes que una empresa tiene que trasladar (productos terminados), transferir para continuar algún proceso (productos semiterminados o bien intermedios) y recibir (insumos, materias primas, suministros) con una base sistemática y sincronizada.*

Con el fin de cumplir con sus dos principales objetivos que son el de asegurar continuidad y fluidez en el flujo de la carga, la *logística* sugiere lo siguiente :

- 1) Responsabilidad, reglamentación y control total sobre el sistema, desde el inicio de la cadena logística hasta la etapa final de la red.
- 2) Optimización y ajustes a los flujos para guardar un equilibrio entre las cargas y las capacidades para moverlas.
- 3) Monitoreo sistemático de los flujos para estar en condiciones en todo momento de redefinir y reprogramar movimientos físicos en respuesta de

eventos inesperados, esto es, poder reaccionar en un tiempo relativamente corto a las eventualidades, para lo cual hay que contar con planes de contingencia formulados de antemano.

Una cadena logística consiste de una red dual de flujos. Flujos de bienes y flujos de información. Una empresa integra dentro de su sistema sus variadas operaciones comerciales, sus operaciones de producción y manufactura, sus operaciones de compra de suministros, sus almacenamientos e inventarios y sus operaciones de distribución y transporte. Dentro de este sistema dinámico, las decisiones tienden a ser tomadas simultáneamente, esto debido a que el objetivo principal es lograr un arranque y un funcionamiento en línea (alimentación continua) y justo a tiempo (ni demasiado pronto, ni demasiado tarde) de cada una de las operaciones de la cadena logística, para lo cual todos los participantes son movilizados coordinadamente.

### **3.7 La logística como un poderoso agente de cambio en el sector y las empresas de transporte**

La relación de cada uno de los modos de transporte con la logística se resume a continuación :

- ⇒ Transporte carretero.- La debilidad intrínseca de este altamente disperso subsector del transporte se ha convertido en una ventaja. Una amplia receptividad a las presiones de demanda, ha permitido a los autotransportistas desarrollar sus empresas rápidamente coordinando y sincronizando las demandas de los mercados pequeños con las demandas de los grandes.
- ⇒ Transporte ferroviario.- Tiene el potencial para lograr "combinarse e integrarse" con prácticamente todos los modos de transporte. Pero, salvo algunas excepciones (los puentes terrestres en Estados Unidos), no ha logrado desarrollar una estrategia definida que permita explotar estas posibilidades. Problemas como el tamaño de la organización corporativa y de las habilidades y sistemas administrativos y operacionales son difíciles de resolver. La "filosofía" del "ferrocarrilero" en México es todavía básicamente la de un transportista tradicional, cuyo desarrollo se basa más en una estrategia financiera convencional que en una estrategia empresarial-industrial enfatizando la logística. Sin embargo, en algunos países como Canadá, los Estados Unidos y Europa, el FFCC se está "flexibilizando", modernizando y dispuesto a formar parte de cadenas de transporte en combinación con otros modos.
- ⇒ Transporte marítimo.- Existen dos tipos de transporte marítimo, tránsito de altura y tránsito de cabotaje. El primero se asocia con el traslado de mercancías entre puertos de diferentes países y el segundo se refiere a las

operaciones de traslado en los litorales del mismo país. Es el medio más usado para transportar grandes cargas de productos mediante el uso de buques especializados. Desde el final de los años 60's, el transporte marítimo de línea sufrió un cambio radical con el tremendo desarrollo de los contenedores. Los navieros han integrado cadenas de transporte para organizar el movimiento de contenedores tanto en mar como en tierra y sistemas logísticos de contenedores para monitorear los movimientos, flujos y posibles problemas. Estas cadenas de transporte utilizan autotransporte, ferrocarril y canales y ríos de navegación interior.

- ⇒ Transporte de navegación interior (fluvial o lacustre).- Este tipo de transporte se efectúa comúnmente para el traslado de pequeños volúmenes de mercancías entre las ciudades interiores de los países, utilizando para ello los ríos navegables cercanos. Cabe mencionar que este tipo de viajes son de corta duración y por lo general la carga se estiba sobre cubierta, por lo cual la mercancía tiene una mayor exposición al riesgo. En algunos países industrializados se han desarrollado avanzados sistemas de navegación interior formando parte de importantes cadenas logísticas (el Rin en Europa, el Mississippi en Estados Unidos, etc).
  
- ⇒ Transporte Aereo.- Algunas compañías aéreas se han interesado en desarrollar servicios express especiales , para carga muy valiosa que son partes de líneas de producción que funcionan bajo los conceptos just in time e inventario cero. Esto ha permitido a algunas empresas industriales y comerciales que manejan productos e insumos con alto valor agregado incluir al transporte aereo dentro de sus cadenas logísticas. Para el transporte aereo se incluyen todos los envíos realizados por avión, sin embargo también incluye los medios de transporte necesarios para la conexión de la linea aerea.

## **CAPITULO IV      TERMINOS INTERNACIONALES DE VENTA Y DOCUMENTACION**

Es importante considerar la relación comercial internacional entre el exportador y el importador. Esta transacción comienza cuando dos o más empresas en diferentes países se contactan con el objetivo de llegar a un acuerdo mutuamente benéfico. En este proceso básicamente se negocian dos elementos : a) los términos de venta y b) los términos de pago. De este modo queda bien definido qué pagará cada quien y *quién tomará el riesgo al transportar las mercancías de un país a otro*. Esto es de especial interés para nosotros dado que se define el riesgo de transporte de las mercancías. De este modo se crea un contrato de venta entre el exportador y el importador.

Los términos internacionales de venta y documentación así como los términos de pago han evolucionado para asegurar que los siguientes problemas y riesgos sean minimizados :

- a) El riesgo de que el importador no pague por los bienes una vez que estos hayan sido fabricados o embarcados.
- b) Que las mercancías no sean enviadas a tiempo por parte del exportador.
- c) Confidencialidad de la fuente de los bienes o materias primas usados por el exportador.
- d) Aseguramiento de que los bienes sean embarcados de acuerdo a lo acordado.

Los bancos juegan el papel de intermediarios para facilitar las transacciones y reducir los riesgos de ambas partes. Es decir, un banco dá al exportador el financiamiento para manufacturar su producto basado en la confirmación de un pedido y dá al importador el crédito de manera tal que le permite retrasar el pago de los bienes hasta que estos hayan sido vendidos. Podemos visualizar el proceso general haciendo mención a los siguientes pasos generales :

1. Mientras el exportador está preparando la documentación necesaria para la exportación de las mercancías, el importador arregla el financiamiento con su banco.
2. Si se especifica en el contrato de venta que se usará un Carta de Crédito, el importador debe llevar el contrato a su banco y solicitar una Carta de Crédito.
3. Al hacer esto el importador instruye a su banco a dar un crédito en favor del exportador.
4. El Banco Emisor contacta a un banco (Banco Notificante ó Banco Confirmante) en el país de origen de la mercancía avisándole, y tal vez confirmándole la Carta de Crédito.
5. Una vez que el exportador recibe la copia de la Carta de Crédito manufactura o compra los bienes.
6. Consigue el permiso de exportación, de ser necesario.

7. Hace una reservación con la línea naviera.
8. Crea un Borrador de BL (Bill of Lading - Conocimiento de embarque) y una Declaración de Exportación de acuerdo con los términos de la Carta de Crédito.
9. El embarcador (exportador) entrega las mercancías a la línea naviera así como la documentación necesaria : instrucciones para hacer el BL, licencia de exportación, permisos de salubridad y la declaración de exportación de los bienes.
10. La línea naviera recibe las mercancías y dá al embarcador un recibo.
11. Una vez que las mercancías son entregadas físicamente en las instalaciones de la línea naviera por parte del transportista terrestre, esta dá un recibo al transportista por la recepción del chasis y del contenedor.
12. La línea naviera procesa los documentos del embarcador, prepara el BL original y se lo entrega.
13. El embarcador lleva el original del BL a su banco.
14. El banco coteja el BL así como otra documentación requerida contra la Carta de Crédito checando que toda la información concuerde.
15. Si todo está bien el banco del embarcador pasa el BL, la documentación pertinente y la solicitud del pago correspondiente al banco del consignatario (importador) y paga al embarcador la cantidad estipulada.
16. El banco del consignatario paga al banco del embarcador, endosa o no los documentos y dá una copia de los mismos al consignatario. Así mismo, hace el cargo a la cuenta del consignatario incluyendo los recargos por sus servicios, verifica que todos los términos se hayan cumplido y le dá el BL original.
17. El consignatario toma los documentos y paga a su banco.
18. Durante todo este proceso, la línea naviera transporta los bienes, envía los documentos al destino y crea un manifiesto de exportación con Aduana el cual detalla las mercancías exportadas.
19. La línea naviera debe dar un manifiesto de importación a la aduana en donde se manifiesta la mercancía importada en un determinado barco.
20. La línea naviera notifica al consignatario la próxima llega de sus mercancías.
21. Cuando las mercancías llegan a puerto el consignatario debe pagar los adeudos a la línea naviera y entregar el original del BL (si es el caso).
22. Así mismo debe pagar a la Aduana los impuestos correspondientes utilizando los servicios de un Agente Aduanal.

#### **4.1 Carta de crédito**

Podemos definir una *Carta de Crédito* como el medio por el cual el importador paga al exportador por las mercancías. Bajo la forma de una carta, el banco declara que pagará por parte del importador bajo condiciones específicas. La *Carta de Crédito* proporciona el menor riesgo tanto al exportador como al importador comparada con otros métodos que veremos más adelante. El riesgo es menor al utilizar la *Carta de Crédito* porque el exportador

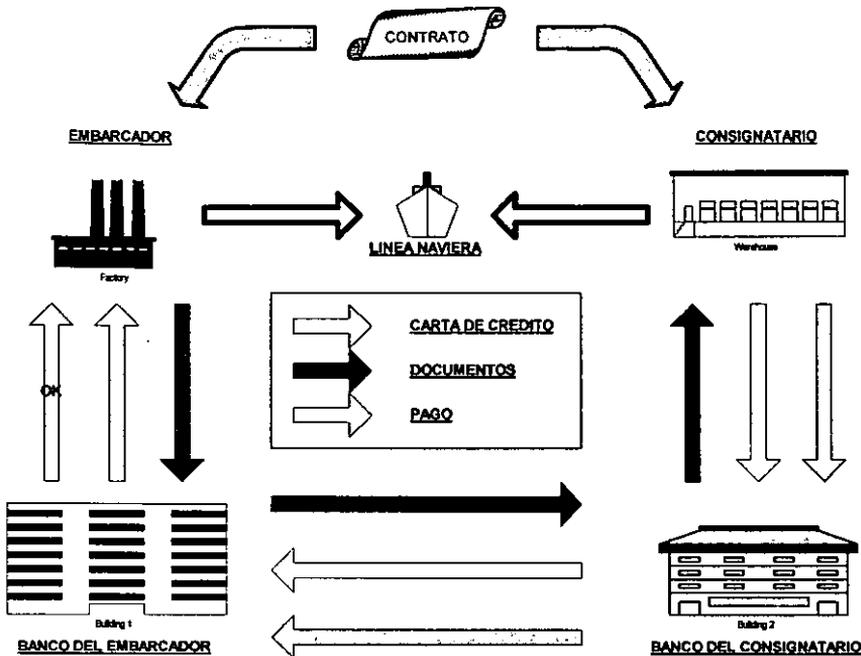
y el importador, acuerdan fiarse de una tercera parte en el cual ambos confían, con la finalidad de cambiar bienes por dinero. Principalmente cuando la distancia está de por medio, los bancos tienen mejores líneas de comunicación y mejores medios de conocerse mutuamente que los exportadores y los importadores. Cuando un banco emite una *Carta de Crédito* por requisición de un importador declara que pagará la cantidad estipulada si ciertas condiciones son cumplidas.

Carta de "Crédito" de hecho es un nombre inapropiado dado que en realidad no dá crédito. Lo que hace es asegurar en detalle que se cumplan los términos y condiciones del contrato de venta existente. Se le llama Carta porque toma la forma de una notificación para la parte que probablemente recibirá los pagos, el exportador. El valor de la *Carta de Crédito* para el exportador es que le autoriza suscribir "drafts" en un banco y recibir un pago al presentar los documentos estipulados. El valor para el importador es el pago de esos fondos al sistema bancario.

La Uniformidad Aduanal y Práctica para Créditos Documentados, publicación 500 de la CCI (Cámara de Comercio Internacional), se aplica a todos los créditos documentarios. Los bancos aceptarán transportar documentos de transporte, *documentos de seguros* y facturas comerciales a su valor, pero si otros documentos están estipulados por la *Carta de Crédito*, el crédito debe de especificar por quién deben ser emitidos, cómo deben ser redactados y qué deben contener. Las partes que intervienen en el proceso de una Carta de Crédito son :

- a) El aplicante de la Carta de Crédito, que es la parte que la solicita al banco, esto es, el importador.
- b) El banco emisor, que es el banco que emite el crédito a favor del importador. Le llamaremos el banco del consignatario.
- c) El beneficiario, que es la parte a cuyo favor se emite el crédito, esto es, el exportador.
- d) El banco del embarcador puede desempeñar varias funciones, razón por la cual, se le pueden asignar diferentes nombres dependiendo de la función que desempeñe.
- e) El banco notificador es el banco que corrobora que el crédito es auténtico.
- f) El banco confirmador es el banco que confirma al embarcador que el crédito es auténtico y que si el consignatario o su banco emisor no le pagan él lo hará.
- g) El banco negociador es el banco que paga al embarcador y luego reclama el pago al banco emisor.
- h) El banco receptor es el banco que recibe la copia de la Carta de Crédito de parte del banco emisor.

Una vez definidas las partes que intervienen en una Carta de Crédito, el proceso que se sigue gráficamente es el siguiente :



#### 4.2 Otros métodos de pago

- ⇒ **Pago anticipado.**- El pago anticipado es el método de pago con el mayor riesgo para el consignatario. Ata el capital del consignatario hasta que recibe la mercancía y la revende. Así mismo el consignatario no tiene control en caso de banca rota del embarcador, fallas en las mercancías y entregas tardías.
- ⇒ **Documentary drafts.**- Este método es menos riesgoso para el consignatario y un poco más riesgoso para el embarcador. Es en su forma más simple un cheque, pero un cheque emitido por el embarcador no por el consignatario. Este método es menos caro que una Carta de Crédito pero tiene un gran riesgo para el embarcador porque el consignatario puede rechazar el draft.
- ⇒ **Cuenta abierta.**- Bajo este método el consignatario recibe los bienes y paga luego por ellos. Funciona como una tarjeta de crédito. Una cuenta abierta puede resultar riesgosa para el embarcador a menos que conozca muy bien al consignatario. Además el embarcador no cuenta con un instrumento negociable y el dinero del embarcador es retenido hasta que se haga el

pago. Su principal ventaja es la simplicidad, no hay requerimientos de documentos, cargos bancarios o retrasos como ocurre con una Carta de Crédito.

### **4.3 Bill of Lading**

Un Bill of Lading (BL) ó conocimiento de embarque, es el documento de transporte que emite la compañía transportista. Tiene tres propósitos principales y dos adicionales :

1. Es un contrato de transporte entre la línea naviera y el embarcador.
2. Es un recibo emitido por la línea naviera por los bienes recibidos para ser transportados.
3. Es un documento de pertenencia que representa la posesión de las mercancías.
4. Es un documento negociable el cual puede ser cambiado por dinero, cuando está emitido con la leyenda "To order".
5. Es una factura por parte de la línea naviera.

El proceso general que envuelve a un BL se puede resumir en :

- 1) El reexpedidor de carga, en representación del embarcador, prepara la documentación y envía un borrador del BL a la línea naviera.
- 2) La línea naviera prepara el BL original .
- 3) El embarcador recibe el BL original de la línea naviera. La pertenencia de las mercancías pasa del embarcador al consignatario cuando el embarcador endosa los documentos y los envía al consignatario.
- 4) El consignatario obtiene el BL de su banco (si se usa Carta de Crédito). Este BL está debidamente endosado por el embarcador y el ó los bancos.
- 5) El consignatario endosa el BL y se lo presenta a la línea naviera para poder recibir las mercancías.

Un BL tiene cláusulas en su reverso las cuales deben de ser conocidas dado que hablan, entre otras cosas, de la responsabilidad de la línea naviera sobre los bienes. Una de estas cláusulas habla sobre la Avería Gruesa. Un BL negociable le permite al embarcador ser pagado y le permite al consignatario vender las mercancías. EL BL sirve como evidencia de que las mercancías han sido embarcadas y es parte de los requerimientos de la mayoría de las Cartas de Crédito. Dado que un BL "To Order" es negociable, es el tipo de BL que se busca utilizar cuando existe una financiación de una tercera parte como un banco. Sin embargo, si el BL esta consignado a un consignatario nombrado, es una consignación directa. Este tipo de BLs no son negociables. O también, cuando se embarcan mercancías de una división de la compañía a otra. En este caso el financiamiento es interno. Un Straight BL usa el mismo formato de un BL "To Order" excepto en el nombre del consignatario, el cual no debe de ser "To Order".

Si hablamos de un BL negociable, la carga sólo puede ser reclamada presentando un BL original ó una garantía bancaria. Si es una consignación directa, la carga se entrega contra la presentación de un original de BL o una autorización escrita por parte del embarcador. Si es un Sea Waybill, la carga se entrega cuando el consignatario se identifica como la parte consignada.

Usualmente se emiten tres originales de un BL. Durante el proceso de importación la línea naviera conserva uno, el exportador uno y el consignatario uno. El número de originales puede variar de acuerdo a los requerimientos de la Carta de Crédito. De hecho el número de BLs originales emitidos, debe de especificarse en el BL. La línea naviera firma el BL original al momento de emitirse. Cuando entrega una copia del BL al embarcador y su banco la revisa contra la Carta de Crédito, su banco la endosa y se la envía al banco del consignatario. El consignatario endosa el BL y lo entrega a la línea naviera para la entrega de las mercancías. El BL multimodal es necesario cuando al menos dos tipos de transporte son requeridos en la Carta de Crédito. Este es el tipo de BLs más común.

#### **4.4 Términos de venta**

En comercio internacional cuando el embarcador y el consignatario acuerdan los términos de venta se responden preguntas como :

- ¿ Quién coordinará y pagará la transportación de las mercancías ?
- ¿ Quién asumirá el riesgo de pérdida o daño de las mercancías en tránsito ?
- ¿ Quién será responsable de las licencias de importación y exportación de las mercancías ?
- ¿ Qué tipo de documentos y seguro se usará ?

Hoy en día uno de los estándares universalmente más aceptados ha sido establecido por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) cuya oficina matriz se encuentra en París. Dicha cámara estableció un grupo de términos de comercio estándares para la interpretación de los términos de venta. Estos términos son conocidos como Incoterms (International Commerce Terms). La técnica que la CCI utilizó para determinar la división de responsabilidades fué la de determinar en que punto en el proceso de transportación se puede decir que legalmente los bienes han sido entregados al consignatario. En este punto crítico, la obligación de transportar los bienes y asumir costos y riesgos es transferida del embarcador al consignatario. Esto puede dar pie a malentendidos, vestigios y procesos con todo cuanto esto implica de pérdidas de tiempo y dinero. Para solucionar estos problemas la Cámara de Comercio Internacional (CCI) los publicó por primera vez en 1936. A ellas se le han ido introduciendo enmiendas adicionales en los años 1953, 1967, 1976 y 1980 y la última en 1990 a fin de ponerlas al día respecto a las recientes prácticas comerciales internacionales.

Los términos de comercio dividen los costos, riesgos y responsabilidades de la transportación de las mercancías. Dán diversos niveles entre la situación

en que el exportador es responsable de todo y por otra parte la situación en que el importador es responsable de todo. Con el propósito de que los términos de comercio sean verdaderamente útiles, necesitan aplicarse universalmente y hacer explícitas las obligaciones de ambas partes.

Actualmente existen 13 Incoterms los cuales pueden ser clasificados desde el punto de vista del embarcador en cuatro grupos E, F, C y D.

Grupo E	Grupo F	Grupo C	Grupo D
Ex Works <b>EXW</b>	Free Carrier <b>FCA</b>	Cost and Freight <b>CFR</b>	Delivered At Frontier <b>DAF</b>
	Free Alongside Ship <b>FAS</b>	Cost, Insurance and Freight <b>CIF</b>	Delivered Ex Ship <b>DES</b>
	Free On Board <b>FOB</b>	Carriage Paid To <b>CPT</b>	Delivered Ex Quay <b>DEQ</b>
		Carriage and Insurance Paid <b>CIP</b>	Delivered Duty <b>DDU</b>
			Delivered Duty Paid <b>DDP</b>

- **EXW - Ex Works - en fábrica.-** Significa que el vendedor ha cumplido su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía en su establecimiento (fábrica, taller, almacén, etc) a disposición del comprador.
- **FCA - Free Carrier - franco transportista.-** Significa que el vendedor ha cumplido su obligación de entregar la mercancía cuando la ha puesto despachada de Aduana para la exportación a cargo del transportista nombrado por el comprador en el lugar o punto acordado.
- **FAS - Free Along Ship - franco a costado de buque.-** Significa que el vendedor cumple con su obligación de entrega cuando la mercancía ha sido colocada al costado del buque sobre el muelle o en barcasas en el puerto de embarque convenido.
- **FOB - Free On Board - franco a bordo.-** Significa que el vendedor cumple con su obligación de entrega cuando la mercancía ha sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque convenido.
- **CFR - Cost and Freight - costo y flete.-** Significa que el vendedor ha de pagar los gastos y el flete necesarios para hacer llegar la mercancía al puerto de destino convenido.
- **CIF - Cost Insurance and Freight - costo, seguro y flete.-** Significa que el vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo CFR se den, además ha de conseguir seguro marítimo de cobertura de los riesgos de pérdida ó daño

de la mercancía. Durante el transporte el vendedor contrata y paga la prima correspondiente.

- **CPT - Carriage Paid To - transporte pagado hasta.-** Significa que el vendedor pagó el flete del transporte de mercancía hasta el destino mencionado. Se recomienda especificar punto crítico de entrega.
- **CIP - Carriage and Insurance Paid to - transporte y seguro pagado hasta.-** Significa que el vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo CPT con el añadido de que ha de conseguir un seguro para la carga contra el riesgo que soporta el comprador de pérdida o daño de la mercancía durante el transporte. El vendedor contratará el seguro y pago de la prima.
- **DAF - Delivered at frontier - entrega en frontera.-** Significa que el vendedor ha cumplido su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía despachada en la Aduana para la exportación en el punto y lugar convenidos de la frontera pero antes de la aduana fronteriza del país comprador. Sólo se usa para tráfico terrestre.
- **DES - Delivered Ex Ship - entregada sobre buque.-** Significa que el vendedor ha cumplido su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía a disposición del comprador a bordo del buque, en el puerto de destino convenido, sin despacharla en Aduana para la importación.
- **DEQ - Delivery Ex Quay (duty paid) - entrega en muelle.-** Significa que el vendedor ha cumplido su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía a disposición del comprador sobre el muelle (desembarcadero) en el puerto de destino convenido y despachada en Aduana para la importación.
- **DDU - Delivered Duty Unpaid - entrega derechos no pagados.-** Significa que el vendedor ha cumplido su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía a disposición en el lugar convenido del país de importación, el vendedor ha de asumir todos los gastos y riesgos relacionados con llevar la mercancía hasta aquel lugar (excluidos derechos, impuestos y otras cargas oficiales exigibles a la importación). Así como los gastos y riesgos de llevar a cabo las formalidades aduaneras.
- **DDP - Delivered Duty Paid - entrega derechos pagados.-** Significa que el vendedor ha cumplido su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía a disposición del comprador en el lugar convenido del país de importación. El vendedor ha de asumir todos los gastos y riesgos incluidos derechos, impuestos y otras cargas por llevar la mercancía hasta aquel lugar una vez despachada en la Aduana de importación.

## CAPITULO V EL SEGURO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS

### 5.1 Transporte marítimo

El transporte marítimo tiene, por la naturaleza de los buques como medio de transporte y por el medio por el que viajan (el mar), una serie de riesgos particulares según los cuales se han establecido las condiciones de aseguramiento que a continuación se describen :

- *Cláusula 1a. Vigencia del seguro.*- La cobertura entra en vigor desde el momento en que los bienes asegurados quedan a cargo del porteador o transportista durante el viaje y termina cuando los bienes se encuentran sobre los muelles en el puerto fijado como destino. Para transporte multimodal la cobertura termina hasta la dirección del consignatario (en caso de haber sido contratado así el seguro).
- *Cláusula 2a. Medios de Transporte.*- Es necesario que la mercancía se transporte bajo cubierta (en las bodegas del buque). Pero si el buque es portacontenedores, la mercancía podrá transportarse sobre cubierta dentro de los contenedores. Los buques (portacontenedores o no), deben tener hasta 25 años de antigüedad y ser de línea regular, es decir, que deben contar con una ruta establecida. Si las mercancías viajan sobre cubierta en buques no contruidos para contenedores, o si el buque tuviera más de 25 años y/o no fuera de línea regular, se aplicarán, dependiendo del caso, recargos en las cuotas y de suceder un siniestro se aplicará doble deducible.
- *Cláusula 3a. Riesgos cubiertos (Riesgos Ordinarios de Tránsito).*- El seguro responderá por :
  - a) Pérdidas o daños materiales causados por : Incendio, rayo y explosión, varadura, hundimiento y colisión del barco
  - b) Pérdida de bulto por entero caídos al mar a causa de las maniobras de carga, trasbordo o descarga.
  - c) La contribución que el asegurado se ve obligado a pagar para resarcir los bienes de otro propietario que hayan sido afectados para salvar el resto del transporte en caso de siniestro (Avería Gruesa).
  - d) Cuando los bienes sean transportados en embarcaciones auxiliares y en caso de siniestro, el seguro se aplicará sólo en proporción al valor de la mercancía que viaja en dicha embarcación y no en el valor total del embarque.
  - e) Existen algunos casos en que las ordenanzas marítimas permiten transportar mercancías : sobre cubierta o en contenedores por buques no contruidos especialmente como portacontenedores. Bajo esas condiciones el Seguro responderá con el pago de prima

correspondiente por los riesgos ordinarios y de tránsito, y como coberturas adicionales :

- ◊ Echazón.- Pérdida de los bienes por órdenes del capitán para ser arrojados al mar en caso de avería gruesa.
- ◊ Barredura.- Pérdida de los bienes cuando estos son barridos por las olas.

## **5.2 Transporte terrestre, aereo o de ambas clases**

Tanto el transporte terrestre como el aereo, o en combinación, se aseguran bajo las condiciones que a continuación se mencionan :

- **Cláusula 4a. Vigencia del Seguro.-** El seguro responde por los bienes que se hayan amparado en el contrato desde el momento en que queden a cargo de los portadores, durante el viaje ó lo que suceda primero de las siguientes dos alternativas : I) con su entrega al consignatario ii) hasta 48 horas después de la llegada de los bienes al destino especificado
- **Cláusula 5a. Riesgos Cubiertos.-** Pérdidas o daños causados por : incendio, rayo o explosión, caída de avión, descarrilamiento de carro de ferrocarril ó por colisión o volcadura del vehiculo incluso como consecuencia de rotura de puentes ó desplome o hundimiento de embarcaciones que resulten necesarias para completar el tránsito terrestre

## **5.3 Protección adicional**

- **Cláusula 8a. Variaciones.-** Existen unas cláusulas de protección adicional que el seguro otorga de manera automática pero que, dependiendo del caso, se pueden excluir. Durante el viaje el trayecto puede sufrir modificaciones como : desvío, cambio de ruta ó transbordo. En tales casos el Seguro responderá por los daños ó pérdidas que afecten los bienes, siempre que dichas variaciones se hayan realizado de acuerdo al ejercicio de las facultades del porteador según el contrato de fletamento, carta de porte o conocimiento de embarque.
- **Cláusula 9a. Interrupción en el Transporte.-** En caso de presentarse circunstancias ajenas al asegurado que hicieran necesario estacionar o almacenar los bienes entre los puntos de origen y destino en bodegas, muelles, plataformas, embarcaderos o malecones, la vigencia del seguro se extenderá hasta : 15 días naturales, si el consignatario habita en el mismo lugar de destino final, o 30 días naturales si habita en otro lugar del destino final.
- **Cláusula 10a. Extensión de la vigencia.-** Esta cláusula permite extender la cobertura sobre los bienes asegurados desde la bodega origen, mientras

que se encuentren en el medio de transporte y hasta la bodega destino, cesando hasta la media noche del día en que se descarguen los bienes. En caso de que el asegurado necesite un plazo mayor al fijado, es indispensable que dé aviso por escrito a la Compañía, y en caso de que esta lo autorice, se dará la protección del seguro para el tiempo adicional solicitado, acordando con el asegurado el pago de prima correspondiente.

#### 5.4 **Derechos, responsabilidad máxima y valor del seguro**

- **Cláusula 11a. Reconocimientos de derechos.-** La póliza no podrá beneficiar a los portadores ni a los depositarios, aún si esto se estipula en cualquier otro contrato, ya que el único beneficiario de los derechos de la póliza ante la Compañía es el Asegurado, dueño de la mercancía.
- **Cláusula 12a. Responsabilidad Máxima de la Compañía.-** La suma asegurada se fija por el asegurado y representa la cantidad máxima por la que es responsable la Compañía por un sólo embarque y por un sólo siniestro.
- **Cláusula 13a. Valor del Seguro.-** La suma asegurada de los bienes deberá establecerse en base a :

<b>Tipo de embarques :</b>	<b>Factores a considerar :</b>
Embarques de compras .....	Valor factura + gastos (fletes, impuestos de importación, gastos aduanales, empaque) + otros gastos inherentes al transporte
Embarques de ventas e inventarios ....	Precio de costo de producción + costo de adquisición + fletes + impuestos de importación
Embarques para maquilas .....	Valor de la materia prima + fletes + otros gastos del proceso de producción

La siguiente cláusula aplica para los tres tipos de transporte citados anteriormente :

**Cláusula 14a. Riesgos Adicionales.-** Si el asegurado desea que sus bienes sean cubiertos por los riesgos adicionales que a continuación se mencionan, deberá estipularlo en la póliza.

Robo de bulto por entero	Robo parcial	Mojaduras
Manchas	Oxidación	Contaminación
Rotura ó Mojadura	Derrames	Echazón / Barredura
Todo riesgo		

- **Cláusula 15a. Riesgos Excluidos que pueden cubrirse mediante convenio expreso.-** Aplica para los tres tipos de transporte y se podrán cubrir los daños causados por : huelgas, alborotos populares y conmoción civil para embarques terrestres y/o aéreos ó guerra a flote y/o aérea

- **Cláusula 16a. Riesgos Excluidos.-** No se amparan las pérdidas, daños o gastos ocasionados por :
  - a) violación del Asegurado a leyes y reglamentos que influyan en la realización del siniestro, dado que el Asegurado procedió sin apego a la ley ocasionando el siniestro.
  - b) aprobación de la mercancía por quienes están facultados para poseerlas, dado que las pérdidas fueron intencionales.
  - c) dolo, mala fé, culpa grave o robo por parte del Asegurado, de sus empleados, de sus representantes o de quienes dependen civilmente de él, dada la provocación del siniestro.
  - d) vicio propio de los bienes (mercancía perecedera : fruta, etc), dada la naturaleza misma de las mercancías
  - e) pérdida de mercado, por no estar contemplada por el seguro en sí.
  - f) daños detectados en la mercancía después de que esta ya se encuentre en la bodega de destino final.
  - g) abandono de bienes por parte del Asegurado, excepto : si la Compañía lo autoriza, si es inevitable la pérdida total de la mercancía ó si el costo para recuperarlos es mayor al valor de la mercancía

## **5.5 Procedimiento en caso de siniestro**

- **Cláusula 17a. Medidas de Salvaguarda o Recuperación.-** Cuando el asegurado o quien lo represente tenga conocimiento de algún siniestro sufrido por sus bienes amparados, deberá :
  - a) actuar para la protección de sus bienes incluso, si es necesario, viajar y conseguir la salvaguarda de sus bienes
  - b) entablar reclamaciones o juicio
  - c) si existiera algún peligro por demora , o sea de alargamiento de la tardanza en entregar los bienes, deberá dar aviso a la Compañía para que le indique los pasos a seguir

Si el Asegurado necesita erogar gastos para tales fines, el seguro podrá cubrirlos (por reembolso o a través de un anticipo) siempre que no estén expresamente excluidos.

- **Cláusula 18a. Reclamaciones.-** Para iniciar los trámites de indemnización en caso de que esta proceda, el asegurado deberá presentar en cuanto tenga conocimiento del siniestro y antes de recibir los bienes :
  - a) reclamación por escrito en contra de los portadores considerando los puntos establecidos en su contrato de fletamento, carta de porte, guía aérea o conocimiento de embarque
  - b) aviso por escrito a la Compañía de Seguros
  - c) solicitud a cualquiera de las siguientes autoridades de inspección de los daños : comisario de averías de la Compañía, agente local de

Lloyd's, notario público, autoridad judicial, autoridad postal ó autoridad política local

La inspección de avería deberá hacerse dentro de los cinco días después del término de vigencia de la póliza del medio de transporte empleado. De lo contrario, la Compañía se reserva el derecho de resarcimiento de los bienes.

- **Cláusula 19a. Comprobación.-** Una vez avisada la Compañía, el Asegurado deberá presentar dentro de los 60 días siguientes, una reclamación por escrito a detalle además de :
  - a) certificado de averías dado por las personas que realicen la inspección
  - b) factura comercial y listas de empaque
  - c) contrato de fletamento, conocimiento de embarque, guía aérea o carta de porte
  - d) constancia de reclamación contra los porteadores
  - e) en caso de haber efectuado gastos, el pedimento de importación o exportación y documentos probatorios
  - f) declaración de cualquier otro seguro que también ampare los bienes en referencia

## **5.6 Condiciones para pagos de siniestros**

- **Cláusula 21a. Reposición en Especie.-** La Compañía podrá indemnizar al Asegurado a través de dos formas :
  - 1) Pagar en efectivo el monto de la pérdida o daño
  - 2) Entregar los bienes de igual clase y calidad (valor de reposición)
- **Cláusula 22a. Partes Componentes.-** En caso de pérdida o daño de cualquier parte que integre una unidad para su venta o uso, sólo se repondrá el valor de la pieza nueva menos su depreciación por uso.
- **Cláusula 23a. Etiquetas y Envolturas.-** La Compañía responderá únicamente por los daños sufridos a etiquetas y/o envolturas de los bienes en caso de que sólo éstas hayan sido afectadas.
- **Cláusula 24a. Pago de Indemnizaciones.-** Las indemnizaciones serán pagaderas al Asegurado en las oficinas de la Compañía tan pronto como haya quedado definida y admitida por esta su responsabilidad y determinado el monto de la indemnización correspondiente.
- **Cláusula 25a. Surogación de derechos.-** La compañía se subrogará hasta por la cantidad pagada en los derechos del Asegurado, así como en sus correspondientes acciones contra autores o responsables del siniestro. Si

la Compañía lo solicita, a costa de ella, el asegurado hará constar la subrogación en escritura pública. Si por hechos u omisiones del Asegurado o sus representantes se impide la subrogación, la Compañía quedará liberada de sus obligaciones.

- **Cláusula 26a. Competencia.-** En caso de controversia, el quejoso deberá acudir a la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. Si dicho organismo no es designado árbitro, podrá ocurrir en los tribunales competentes, del domicilio de la Compañía.
- **Cláusula 27a. Prescripción.-** A partir de la fecha en que se presente el siniestro, las acciones que se deriven de la póliza prescribirán de acuerdo al tipo de transporte en el siguiente periodo :
  1. Transporte terrestre y aéreo.- Dos años
  2. Transporte marítimo.- Un año
- **Cláusula 28a. Interés Moratorio.-** En caso de que la Compañía, no obstante haber recibido los documentos e información que le permita conocer el fundamento de la reclamación que le haya sido presentada, no cumpla con la obligación de pagar la indemnización, capital o renta, quedará obligada a pagar al Asegurado, el interés que a la fecha en que cause ejecutoria la resolución y hasta la fecha en que se realice el pago, resulte más alta de los documentos en que mantengan invertidas sus reservas técnicas.
- **Cláusula 29a. Notificaciones.-** Cualquier declaración o notificación deberá hacerse a la Compañía por escrito, precisamente en su domicilio social o en el de sus sucursales.

#### **Cláusula 30a. Deducibles**

El deducible se aplicará sobre el valor total del embarque y el mínimo equivalente a 40 DSMGVDF (Días de Salario Mínimo General Vigente en el Distrito Federal) a la fecha de ocurrir el siniestro. El porcentaje de deducible lo elige la Compañía y se define de acuerdo a la tarifa de Transportes. En caso de siniestro y para la aplicación del deducible se considerará cada evento en un sólo lugar y en un sólo medio de transporte.

Existen diferentes tipos de póliza de Seguro de Transportes de Carga :

1. **Póliza específica por viaje.-** En esta póliza se contratan los bienes por un sólo viaje y por una sólo ocasión.
2. **Póliza anual.-** La póliza anual se utiliza cuando se realizan varios transportes al año y dentro de ella existen dos tipos de póliza que representan dos opciones para el cálculo y cobro de primas.

Ambos tipos de póliza se rigen bajo las condiciones antes mencionadas.

I. Póliza anual de declaración.- Esta póliza se refiere al amparo de los bienes en base a la declaración que efectúe el Asegurado de los embarques que realice mes con mes y durante todo un año.

1a. *Cuota y Prima de Depósito.*- El Asegurado deberá pagar un depósito de dos doceavos de la prima anual calculado por el año de vigencia de la póliza y establecida por la cuotas sobre embarques o sobre ventas según lo solicite el Asegurado.

2a. *Declaraciones para Seguro.*-

- a) El seguro cubre el traslado sólo de los bienes especificados en la póliza
- b) El Asegurado deberá reportar a la Compañía (dentro de los 15 días después de cada mes) el valor de todos los embarques sobre los cuales tenga un interés asegurable y que se realicen durante ese lapso
- c) De acuerdo con este reporte se cobrará cada mes la prima calculada en base a las cuotas establecidas en la póliza, más gastos de expedición e impuestos

3a. *Rescisión por Falta de Declaraciones.*- Si después de dos meses consecutivos el Asegurado no envía a la Compañía los reportes de sus embarques realizados en ese periodo, su póliza quedará cancelada de manera automática y la Compañía tendrá derecho a la prima de depósito.

5a. *Cancelación de la Póliza y ajuste de la Prima de Depósito.*- Las partes tienen derecho a terminar anticipadamente la vigencia de la póliza a través de una notificación por escrito. El Asegurado podrá hacerlo inmediatamente y la Compañía lo hará 15 días después de la fecha de notificación. Es compromiso del Asegurado declarar los embarques efectuados hasta la fecha en que la cancelación sea efectiva a fin de ajustar la prima considerando dichos embarques.

6a. *Documentación.*- Es obligación del asegurado proporcionar a la Compañía la documentación que ésta solicite para comprobar las declaraciones hechas por el Asegurado. En caso contrario se anula la responsabilidad de la Compañía establecida en la póliza.

## II. Póliza anual en base a ventas

1a. *Prima.*- El asegurado pagará la prima fijada por las cuotas y el monto de ventas o ingresos calculados para la vigencia de un año en la póliza. Este pago podrá efectuarse en parcialidades o de contado.

2a. *Rescisión por Falta de Pago.*- Si después de 30 días de la expedición de la póliza o del recibo de una parcialidad el Asegurado no efectúa el pago siguiente, quedará cancelada su póliza automáticamente.

3a. *Proporción Indemnizable.*- Si al momento de ocurrir un siniestro los valores declarados en los últimos 6 informes mensuales son menores al valor real de los bienes, la Compañía indemnizará sólo la proporción que exista entre las declaraciones estipuladas por el Asegurado y las verdaderas.

4a. *Cancelación de la Póliza y ajuste de la Prima de Depósito.*- Cualquiera de las dos partes podrá dar por terminada de manera anticipada la vigencia de la póliza a través de una notificación por escrito. El Asegurado de manera inmediata y la Compañía lo hará 15 días después de la fecha de notificación.

5a. *Declaraciones.*- El Asegurado deberá declarar las ventas reales hechas durante el último período hasta la fecha de cancelación en base a lo cual se ajustará la prima correspondiente. También deberá presentar la documentación que la Compañía le solicite para comprobar sus declaraciones. En caso de no hacerlo, la aseguradora se deslindará de cualquier responsabilidad fijada en la póliza.

### 5.7 Tarifa para el seguro de transporte de carga

Cuotas mínimas para riesgos ordinarios de tránsito (todas las cuotas son por cada \$ 100.00) Embarques marítimos y marítmos combinados con terrestres. Las cuotas que se indican a continuación son para mercancía trasladada bajo cubierta, en buques de acero con propulsión mecánica.

#### A) Clasificados por las siguientes sociedades

- Lloyd's Register
- Bureau Veritas
- Nippon Kaiji Kyokai
- Registro Italiano
- Polish Register of shipping o Polki Rejestr Statkow
- American Bureau of Shipping
- Germanischer Lloyd
- Norske Veritas
- Register of Shipping of the Soviet Register
- British Corporation

B) Que no tengan más de 25 años de edad y que pertenezcan a una línea regular (con rutas fijas)

Trayecto	Tipo de mercancía					
	Exclusivamente marítimo	Combinado marítimo y terrestre				
	Cualquiera	1	2	3	4	5
Norte, Centro América y las Antillas	0.2	0.525	0.375	0.29	0.265	0.23
Europa, África y Sud América	0.225	0.54	0.39	0.315	0.28	0.26
Asia y Oceanía	0.25	0.55	0.4	0.34	0.305	0.282
Cabotaje	0.6	0.81	0.74	0.69	0.66	0.63

Para otros tipos de embarcaciones, deberán aplicarse las siguientes cuotas adicionales :

Tipo de buque	Con bandera de conveniencia	Con otra bandera
Clasificado, con más de 25 años de antigüedad	.20	.15
No clasificados, de hasta 25 años de antigüedad	.50	.40
No clasificados con más de 25 años de antigüedad y buques construidos durante la guerra, tipo Liberty, Empire, Victory y similares	.70	.50

## **CAPITULO VI      SEGUROS DE CASCO Y MAQUINARIA**

El ramo Cascos Marítimos es el seguro de mayor complejidad en su administración y manejo. Su problemática proviene de las formas tan diversas como se presenta ya sea por los diferentes tipos de embarcaciones clasificadas por el servicio a que se dedican o por los diferentes tipos de interés bajo una misma cobertura. El negocio marítimo consecuentemente conlleva a una dificultad en su análisis en relación con los riesgos amparados. Aunque hay muchos diseños relacionados con los buques, podemos mencionar los siguientes :

- a) Buques de casco para altas velocidades de crucero, diseñados especialmente para usos de guerra.
- b) Buques de casco plano de grandes desplazamientos diseñados especialmente para el transporte (carga seca y líquida).
- c) Buques de casco plano y poco desplazamiento, diseñados para competencias de altas velocidades.
- d) Buques de doble casco y medio desplazamiento diseñados para actividades deportivas.

### **6.1    Identificación del riesgo**

Para poder determinar la acción a seguir ante los riesgos que se presentan a consideración es necesario identificar el riesgo. Para ello se requiere solicitar y recibir la siguiente información básica : Eslora, Manga, Puntal, Tonelaje de registro bruto, Tonelaje de registro neto, Año de construcción, Año de reconstrucción, Lugar de construcción y Clasificación.

### **6.2    Clasificación del riesgo**

Esta es la segunda etapa para estudiar el riesgo. La clasificación de los riesgos en el ramo de cascos se dan en base a su servicio o actividad.

#### **a) Transporte**

Servicio Liners (tráfico regular)

Servicio Tramp (tráfico irregular)

- 1. Carga general
- 2. Carga a granel (granos en general)
- 3. Líquidos a granel (petroleros)
- 4. Gases
- 5. Pasajeros (tráfico de línea)

#### **b) Pesqueros**

- 1. Camaroneros
- 2. Escameros
- 3. Sardineros
- 4. Atuneros

#### **c) Servicios**

Remolcadores :

1. Servicio bahía a puerto
2. Servicio oceánico

Lanchas o barcazas

1. Servicio a buques en puerto
2. Ferries
3. Servicio a plataformas de perforación
4. Muelles flotantes
5. Gruas flotantes

d) *Dragas*

1. De corte, servicio aguas abiertas
2. De corte, servicio aguas interiores
3. De succión, servicio aguas abiertas
4. De succión, servicio aguas interiores

e) *Placer*

- 1) Veleros
- 2) Lanchas rápidas
- 3) Yates (privados / renta)

Con el informe que obtengamos con respecto a cada riesgo, estaremos en condición de clasificarlos y adelantar el estudio estableciendo los factores que afectarán de una o otra forma el riesgo, especialmente cuando la agravan o pueden conducir a un siniestro.

### **6.3 Factores fundamentales que pueden agravar el riesgo**

- I. *Servicios*.- Es evidente que el servicio a que se dedique un buque, además de que lo identifica y clasifica, establece el agravamiento del riesgo que tendrá efecto directo en las primas o tasa a aplicar. El servicio dependerá de la clasificación del interés a asegurar de la siguiente manera :
- ⇒ *Servicio Liners*.- Sus flotas gozan por lo general de aceptable mantenimiento y tripulación de escuela, lo cual incide positivamente en la seguridad del buque.
  - ⇒ *Servicio Tramp*.- Por lo regular cuentan con un mantenimiento mínimo que es necesario vigilar y sus tripulaciones no siempre son en su totalidad de escuela.
  - ⇒ *Clase de carga*.- Se conoce que la carga a granel o en bulto tiene la particularidad que puede correrse, si no es bien estibada, y causar naufragios, especialmente cuando los buques que se utilizan para su transporte no fueron diseñados para este fin especial.
  - ⇒ La carga líquida como el petróleo se divide en dos tipos de cargas : los normales y los líquidos con alto grado de inflamación. Es lógico que estos últimos son altamente peligrosos y por lo tanto incrementan el riesgo.

II. **Construcción.-** Bajo este factor se analizan el tipo y material de construcción y las normas, reglas o estándares de construcción. La industria de la construcción hoy en día abarca diversos tipos de construcción en materiales como : acero, aluminio, fibra de vidrio y ferrocemento. Los más comunes son el acero y la fibra de vidrio. El aspecto construcción y las normas que en él se aplican afectan directamente las primas. Teniendo en cuenta los gobiernos de distintos países la necesidad de establecer estándares mínimos de construcción en relación con los usos de los buques, a finales del siglo pasado en Londres, se crearon entidades denominadas registradoras actividad que practicaban en un principio y que posteriormente se adentraron en los aspectos técnicos del diseño y construcción de los buques alcanzando hoy en día una alta tecnología que las clasifica para ser rectoras del control de calidad en la construcción naval del mundo. En consecuencia a la iniciativa en Londres, siguió la de Nueva York, París, Hamburgo, Tokio, Moscú y otras. Las entidades registradoras y clasificadoras más importantes del mundo son : Lloyd's Register of Shipping, Germanisher Lloyd's, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Der Norske Veritas y Nippon Kaiji Kyokai.

La construcción de un buque sigue los tres pasos que a continuación se describen :

- i) Aprobación de planos de diseño y maquetas por la entidad de registro y clasificación escogida.
- ii) Aprobación del astillero y de los materiales a utilizar en la fabricación del casco y la maquinaria por la entidad registradora y clasificadora escogida.
- iii) Supervisión total de la construcción y pruebas por parte de la entidad registradora y clasificadora escogida.

Una vez que se hayan cumplido estos tres pasos se extiende un certificado que acredita la clasificación máxima para el servicio a que se va a dedicar.

III. **Navegabilidad.-** Debe entenderse por navegabilidad la condición de seguridad de un buque para ejecutar las operaciones propias de su diseño y en relación con el tipo de viaje que intenta efectuar. A través de la historia se ha demostrado que la arquitectura y la ingeniería naval se encuentran ante factores posibles de medir casi con exactitud para incorporarlos a sus procedimientos de diseño y cálculo de buques oceánicos. Si tomamos en cuenta que el diseño del casco de un buque se asemeja a una viga simplemente apoyada, se presentan complicaciones de diseño y cálculo cuando el apoyo de esta viga no es simple dado que de acuerdo al estado del tiempo su apoyo puede ser en un sólo punto. Se generan grandes presiones en la estructura que pueden ocasionar fracturas y rompimiento del casco. De estos aspectos salta la necesidad de que los buques se construyan con un margen de resistencia o factor de seguridad que permita

hacer frente al mal tiempo en la navegación. La navegabilidad de un buque dependerá del uso al que se dedique, aunque todos en general deben guardar lo que se denomina la reserva de flotabilidad intacta. Así mismo hace parte de la navegabilidad de un buque, además del buen estado de su casco y su compartimentación estanca al agua, los pertrechos, las refacciones mínimas y especialmente la tripulación de escuela y adecuada con el servicio del buque.

IV. *Tiempo de construcción.*- Teniendo en cuenta el deterioro normal que sufren los materiales, especialmente los ferrosos, la edad o tiempo de construcción es un factor determinante en la seguridad del interés motivo del seguro. Por lo tanto es absolutamente necesario establecer y averiguar el año de construcción del buque y si durante su vida ha sido reconstruido. De aquí podemos deducir la importancia que se tiene de que el buque asegure su cuenta con su clasificación vigente, si esta no existe, es necesario exigir que se efectúe una inspección por un perito independiente y autorizado por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. Debemos conocer el reporte de la inspección de la última subida a dique y los trabajos ejecutados que puedan demostrar su estado. La edad del buque influirá en la tarifa o primas a cobrarse por la cobertura.

V. *Area de operaciones.*- Dentro de la clasificación de areas podemos mencionar :

- Atlántico
  - Golfo de México hasta las Antillas ..... Area de huracanes
  - Antillas hasta costas de Brasil ..... Area de fuertes marejadas
  - Costas de Brasil hasta Argentina ..... Mar normal
- Pacífico
  - Baja California hasta costas de Guatemala ... Area de ciclones
  - Costas de Guatemala hasta costas de Perú .. Mar normal
  - Costas peruanas hasta Valparaiso (Chile) .... Mar normal

VI. *Tripulación.*- La tripulación de un buque tiene gran influencia en su nivel de riesgo. Dentro de la importancia de un buque están : El Capitán, El Primer Oficial y El Jefe de Máquinas.

#### **6.4 Riesgos y coberturas**

**Casco.**- Teniendo en cuenta la historia de los primeros que se atrevieron a cruzar los mares y de lo que aún hoy representa para una embarcación hacerse a la mar, se ha mantenido la costumbre en llamar al viaje de un buque de cualquier embergadura "la aventura". Dentro de la aventura que corre un buque al hacerse a la mar, existen diversos tipos de riesgo, los cuales podemos clasificar de la siguiente forma :

- a) **Riesgos propios del mar.-** El encallamiento, el incendio (por rayo), el hundimiento por efecto del mal tiempo, el salvamento, la avería gruesa, colisión con objetos a flote y averías particulares.
- b) **Riesgos adicionales (originados por otras causas).-** El abordaje (Running Down Clause) que es el contacto de dos embarcaciones, gastos de esfuerzo y trabajo (Sue and Labor), explosión, incendio, rotura de ejes y maquinaria, daños a propiedades de terceros, lesiones o muerte a terceros, lesiones o muerte a tripulantes o pasajeros, derrames de contaminantes (combustible, aceite, etc)

Teniendo en cuenta los daños y gastos que afectan a un dueño u operador de buque se estableció la necesidad de coberturas adecuadas a estos riesgos, que son los que hace un tiempo hemos venido manejando con las modificaciones que se le han incorporado en base a los resultados de los juicios en cortes. Una vez aceptado por las partes contratantes lo relacionado a valores a asegurar, así como los riesgos a los cuales estará sujeto el interés asegurable, toma vigor todo lo relacionado con las condiciones de la póliza y sus condiciones especiales de cobertura. Es decir que el manejo adecuado y los problemas de contrato del seguro en el futuro dependerá de las condiciones comunmente conocidas como el Clausulado. Por no existir en nuestro país la trayectoria, ni la experiencia requerida, la mayoría de los clausulados que se han aplicado en el manejo de los seguros son tomados con algunas modificaciones de forma, y no de fondo, de los clausulados de los institutos de Londres y Americano. A continuación vamos a tratar en forma concreta los alcances de cada cobertura en relación con los riesgos y proporcionar las recomendaciones de uso teniendo en cuenta la costumbre del mercado.

### *Las coberturas de casco*

- ⇒ **Aventura.-** Parte "A" y "B" del clausulado del Instituto de Londres que trata sobre la autorización para que el buque asegurado pueda salir a navegar en todo momento en viajes regulares o de pruebas.
- ⇒ **Avería Gruesa y Salvamento.-** Del clausulado del Instituto de Londres que trata sobre el reconocimiento de los cargos provenientes de la avería gruesa y los gastos de salvamento relacionados con ella, de acuerdo con las reglas internacionales de York y Amberes, o de acuerdo a las reglas que indique el contrato de fletamento.
- ⇒ **Responsabilidad por abordaje (Running Down).-** Esta cláusula del Instituto de Londres trata sobre la responsabilidad adicional del asegurado en caso de que el buque asegurado entre en abordaje con otro buque.
- ⇒ **Peligros adicionales (Inchmare).-** Esta cláusula del Instituto de Londres trata sobre la protección adicional del buque asegurado en caso de negligencia del capitán y su tripulación en relación a las pérdidas por explosión de calderas, roturas de eje, accidentes durante la carga o descarga de mercancías o combustible, etc.

- ⇒ *Esfuerzo y trabajo* (Sue and Labor).- Trata sobre la obligación de la aseguradora de reconocer los cargos adicionales que pueda presentar el asegurado por tratar de evitar una pérdida del buque asegurado.
- ⇒ *Cláusula de buque hermano*.- Establece la condición respecto a qué manera se atiende la responsabilidad del asegurador cuando dos buques pertenecientes parcial o totalmente al mismo asegurado entren en abordaje.
- ⇒ *Continuación del amparo*.- Establece la condición bajo la cual el buque asegurado puede continuar amparado cuando se presente el vencimiento de la póliza y éste se encuentre navegando o en peligro de siniestro o en puerto de refugio.
- ⇒ *Venta o transferencia del buque*.- Establece las condiciones para que el asegurador acepte continuar con el amparo del buque.
- ⇒ *Coaseguro de Maquinaria*.- Establece la obligación del asegurado de participar en un coaseguro previamente fijado en la póliza cuando la reclamación esté relacionada con daños a la maquinaria originada parcial o totalmente por negligencia del capitán o la tripulación. Este coaseguro es adicional al deducible pactado.
- ⇒ *Deducible*.- Establece que se pagarán daños o pérdidas por siniestros amparados en la póliza con una deducción fijada en la póliza ya sea en porcentaje o en una cantidad fija.
- ⇒ *Encallamientos*.- Establece que algunos encallamientos ocurridos en áreas predeterminadas, no se aceptarán como tales y por lo tanto tampoco se aceptarán reclamos de daños por su causa.
- ⇒ *Limpieza y pintura de fondos (parte sumergida del buque)*.- Establece como condición que no se aceptan reclamos por el concepto de limpieza y pintura de fondos.
- ⇒ *Gastos*.- Establece las condiciones para aceptar los gastos de tripulación.
- ⇒ *Daños no reparados*.- Condiciona los reclamos por daños no reparados cuando se presenten reclamos posteriores por pérdida total.
- ⇒ *Pérdida Total Constructiva*.- Condiciona la forma de evaluar la declaratoria de pérdida total constructiva.
- ⇒ *Flete*.- Condiciona las reclamaciones por pérdida de flete.
- ⇒ *Obligación del asegurado en la ocurrencia de un siniestro*.- Establece la condición de obligatoriedad del asegurado de notificar al asegurador la ocurrencia de un siniestro y las medidas que debe tomar para preservar el interés asegurado.

## 6.5 Tarifas

En todos los países de Latinoamérica, y aún en Londres y los Estados Unidos, ha sido prácticamente imposible establecer tarifas fijas para los riesgos del ramo marítimo/casco como normalmente existen para los otros ramos. Es posible establecer niveles característicos de tarifa por tipo de riesgo, pero es complejo alcanzar la tarifa más adecuada para un riesgo determinado.

La tarifa para los negocios de seguros de marítimo/cascos, se divide en tres grandes grupos :

- I. *Tarifas para riesgos de casco y maquinaria.*- Comprende las coberturas ya mencionadas y cada una de ellas conlleva a la asignación de un factor que se aplicará a una tasa base y el resultado de sus productos dará la tasa final. Para asignar el factor adecuado deben considerarse y evaluarse todos los aspectos relativos al buque.
- II. *Tarifas para riesgos de protección e indemnización (PANDI).*- Comprende las siguientes coberturas básicas y cada una de ellas debe evaluarse en relación con el tipo y clase de buque que va a ampararse, teniendo en cuenta los siguientes factores : Actividad principal del buque, Area de operación, ruta y puertos, Clase y tipo de la carga, Pasajeros permanentes y ocasionales, Países que toca en su ruta y Cantidad, clase y nacionalidad de la tripulación.
- III. *Para riesgos de astilleros.*- Los riesgos de astilleros se dividen en dos :

1) Responsabilidad de constructores

- Pérdida o daños al buque en construcción
- Gastos de reparación o reemplazo de cualquier parte o equipo condenado por defecto latente.
- Fallas en el lanzamiento (cuando es hechado del astillero al mar ).
- Pérdidas o daños por mal diseño
- Pérdidas o daños durante las pruebas
- Périda de la vida y lesiones a personas ajenas al astillero y contratistas.

Cada una de estas coberturas deberá evaluarse con relación a :

- Idoneidad y experiencia del astillero en construcción
- Materiales y equipos a utilizar
- Tipo de rada (bahía, ensenada) de construcción
- Asistencia técnica
- Norma de seguridad industrial
- Zona de pruebas

Una vez evaluado el riesgo se establece una tasa que se aplicará al valor del contrato de construcción y se agregará un porcentaje adicional por cada mes o fracción que supere el tiempo programado superior a 12 meses.

2) Responsabilidad de reparadores de buque

- Pérdida o daños sufridos por el buque o artefacto naval a cargo del astillero para reparación
- Pérdida o daños durante el viaje de prueba
- Pérdida de la vida y lesiones a personas ajenas al astillero o contratistas
- Remoción de restos

Cada uno de ellos deberá valuarse con relación a :

- Idoneidad y experiencia del astillero en reparación
- Zona o area de pruebas
- Normas de seguridad industrial aplicada

Una vez evaluado el riesgo se establecerá una tasa que se aplicará al monto bruto de reparaciones esperadas en el año y el asegurado deberá cubrir el 50% del valor como prima mínima y en depósito y ajustándose a fin de vigencia con la declaración del asegurado.

## **6.6 Suma asegurada**

En el seguro de cascos marítimos las pólizas son valuadas, es decir, una vez que se ha acordado el monto a asegurar este se mantendrá firme salvo que se pruebe fraude. También es importante notar que las pólizas de cascos se rehabilitan en forma automática, es decir, luego de un siniestro sufrido, automáticamente se elabora endoso, cobrando la prima adicional a prorata.

Para determinar lo más exactamente posible el monto asegurado, es necesario hacerlo valuar por un ingeniero naval de reconocida experiencia y por lo general los reaseguradores, a no ser que haya una discrepancia muy grande, confían en la experiencia de la compañía aseguradora. Aquí la compañía debe estar muy al tanto de las condiciones del mercado de cada uno de los tipos de nave que se pretenda asegurar, ya que dependiendo del auge o de la baja en sus actividades fluctuará por lo tanto la oferta y la demanda, y por consiguiente, las naves van a experimentar variaciones significativas de precio.

## **6.7 Reclamaciones**

Existen factores que normalmente agravan las reclamaciones especialmente en el ramo de marítimo/cascos. Estos factores son : Demora en la notificación del siniestro por parte del asegurado, demora en la inspección y establecimiento de la extensión de los daños y la demora en la toma de decisiones en caso de siniestros como : anclamientos, colisiones, remolques, abordajes y reparaciones. Estas demoras afectan en la mayoría de los casos el valor del siniestro, el cual hubiera podido arreglarse en un porcentaje bajo y por demanda se pueden ir hasta un 200% del valor del buque.

Dentro de la categoría de dificultad para el ajuste de reclamaciones que toma tiempo ciertamente considerable están : Avería gruesa, abordajes, colisión, encallamiento, salvamentos y averías particulares.

La avería gruesa es la que normalmente se toma más tiempo en su ajuste. Hay casos que han alcanzado 8 años. La demora proviene del tiempo que se tomaron las partes afectadas en hacer llegar los documentos a los ajustadores, ya que sólo la aplicación de las reglas de York y Amberes que normalmente aparecen en los contratos de seguro para efectuar el ajuste, conllevan a emplear todo este tiempo y a ajustadores especializados en la misma.

## **CAPITULO VII EL SEGURO MARITIMO DE PROTECCION E INDEMNIZACION P&I (PANDI)**

Básicamente los barcos están cubiertos por dos tipos de seguros : el que cubre daños al buque mismo (Seguro de Casco) y el que cubre los daños que la embarcación causa a bienes, como por ejemplo : su cargamento, a instalaciones portuarias ó a su tripulación y pasajeros (Seguros de P&I=PANDI=Protection and Indemnity). Entonces, el seguro de PANDI cubre la responsabilidad civil (no criminal) de los navieros respecto de la operación de sus embarcaciones. El PANDI es un seguro complementario porque cubre todo lo que el seguro del casco no ampara. También cubre las responsabilidades de los dueños de astilleros, constructores de barcos, talleres reparadores de buques, embarcaciones pesqueras, dueños de yates y embarcaciones de recreo en general.

### **7.1 Clubes de protección e indemnización**

Se les llama clubes porque, aunque en la realidad son ya compañías legalmente constituidas, en un principio eso fueron, asociaciones locales en los puertos de dueños individuales de barcos que se unían para cubrir sus pérdidas por accidentes mediante cuotas. Como eran lugares pequeños y todos los del medio se conocían, las gentes se juntaban para protegerse de los grandes gastos que implicaba un accidente o pérdida de sus barcos o cargamentos. Era más barato esto que asegurarse en el lejano Londres en una época de lentas comunicaciones.

Es una contradicción decir que una asociación mutualista pueda ser una empresa comercial. Esto ocurrió porque la membresía de los clubes era cambiante. Se volvió difícil cobrarle legalmente a cada uno de los morosos o a los que no querían pagar sus cuotas individualmente. También porque los miembros tenían dificultades cobrándoles a los clubes su proporción cuando había un siniestro. Estos clubes se llaman de "Protección" porque los navieros se protegían contra la cantidad cada vez mayor de leyes que imponían a los navieros. A los dueños de barcos se les reembolsaban los pagos que la ley les impuso respecto de tripulantes y pasajeros y otros riesgos muy honorosos que podían hacerles quebrar. Las compañías de seguros sólo aseguraban tres cuartas partes de la responsabilidad de un buque a otro a causa de un abordaje, ellos cubrían el otro cuarto. Se llaman de "Indemnización", porque cubren las pérdidas que se causan mientras ellos están a cargo de mercancías para su transporte. Antes de esto la Ley les permitía exonerarse de casi todos los daños que causaban a personas y cargas.

Hace tiempo eran 16 los clubes que integraban el International Group y juntos abarcaban el 90 % del volumen total de este tipo de aseguramientos. Se juntaron para contratar reaseguro de exceso de pérdidas bajo condiciones más favorables y para ayudarse mutuamente en caso de exceso de reclamaciones.

Los Clubes existentes en 1996 (International Group) fueron los siguientes tomando en consideración su porcentaje del mercado por prima de seguro :

CLUB		ACUMULACION
1. United Kingdom	21.3 %	21.3 %
2. Britannia	12.6 %	33.9 %
3. Gard	12.2 %	46.1 %
4. Steamship Mutual	11.1 %	57.2 %
5. West of England	8.6 %	65.8 %
6. Skuld	6.8 %	72.6 %
7. London	6.0 %	78.6 %
8. Standard	5.6 %	84.2 %
9. North of England	3.5 %	87.7 %
10. Liverpool & London	2.8 %	90.5 %
11. Ocean	2.6 %	93.1 %
12. Swedish	2.3 %	95.4 %
13. Newcastle	1.7 %	97.1 %
14. Shipowner's	1.5 %	98.6 %
15. American	1.0 %	99.6 %
16. British Marine	0.4 %	100.0 %

Estos Clubes también forman hoy en día un foro para discusión de sus intereses y para ponerse de acuerdo en límites de cobertura, promover sus intereses ante organismos gubernamentales y para formar una representación ante la Organización Internacional Marítima proporcionando estadísticas para tomar decisiones sobre convenciones internacionales, etc.

Los clubes lograron establecer un sistema de pagos parciales donde los armadores pagaban una cuota anual basada en el tonelaje bruto de sus barcos incritos y su exposición a riesgo. A medida que transcurre el año y se puede estimar el monto de las reclamaciones a pagar, los directores pueden pedir una o más cuotas adicionales para cubrirlas junto con los gastos de la Asociación. Si hay una catástrofe y se necesita más dinero para solventarla, el club puede pedir a sus miembros una cuota de exceso de pérdida. Sin embargo, consideremos que esto es raro, porque los clubes reaseguran en el mercado mundial este tipo de situaciones.

## 7.2 Reglas del Club

Los clubes tienen reglas, las cuales publican anualmente y cambian de acuerdo a las experiencias del Club y las legislaciones y circunstancias existentes en ese tiempo.

La ley inglesa de seguros indica que un barco tiene que estar en estado navegable. Si no lo está al principio del viaje, el seguro no lo cubre. También indica que el viaje se llevará a cabo en forma legal, que el barco partirá del puerto especificado en la póliza y no se desviará antes de llegar al puerto estipulado. Si toca varios puertos, debe de ser en el orden que dice la póliza, o si no lo dice, en orden geográfico. No debe haber demoras irrazonables. En caso de no cumplir la anterior el seguro no cubre. En el caso del PANDI, es condición que el miembro haya pagado sus cuotas. El armador también debe de garantizar que su barco está clasificado (que cumple con las normas

establecidas por una Sociedad de Clasificación en cuanto a su construcción y mantenimiento) y que mantendrá su clasificación durante el periodo del aseguramiento. Además, el barco cumplirá con todos los requerimientos y recomendaciones de su Sociedad de Clasificación. También cumplirá con las leyes y reglamentos del país de su bandera que afectan al barco. Obtendrá y mantendrá vigentes los certificados nacionales e internacionales de ley. El barco puede ser inspeccionado por el club y si no cumple con las recomendaciones del inspector se puede condicionar o suspender la cobertura.

Las compañías de seguros siempre limitan su cobertura a la suma asegurada. Los clubes por el contrario ofrecen una cobertura ilimitada por la responsabilidad de sus miembros, excepto en contaminación ambiental, donde hace poco estaba en un máximo de 500 millones de dólares.

En cuanto a la cobertura de indemnización no hay obligación de garantías, al contrario de los aseguradores normales, para que un miembro tenga derecho a ser indemnizado, tiene primero que ser determinada su responsabilidad y luego pagada por él. Por esto el club no tiene obligación de otorgar ninguna garantía a aquellos a los que un barco inscribió daño. El damnificado no es parte del contrato de aseguramiento de PANDI, por tanto, no tiene derecho a actuar en contra del club para que lo indemnice directamente. Esto quiere decir que, por ejemplo, si el miembro del club quiebra y no tiene con que pagar no hay contra quien actuar y el club tampoco se hace responsable. No obstante en la práctica, si los hechos indican que el miembro va a tener responsabilidad en cuanto a un accidente, los clubes normalmente si otorgan garantías y pagan fianzas en nombre de sus miembros, sujeto a su absoluta discreción. Sin embargo sujetan el pago a que se determine la responsabilidad de su miembro. A pesar de lo anterior, en la práctica, los clubes normalmente aceptan pagar la responsabilidad de su miembro a la persona dañada por un barco, si es claro para ellos que eventualmente van a tener que liquidarla. Generalmente un incentivo fuerte para que un Club otorgue una garantía o pague una indemnización es la amenaza de parte del damnificado, apoyado por las autoridades portuarias y/o judiciales, de arrestar o demorar un barco.

Con lo que respecta a daños a la carga por el barco o viceversa, el barco tiene la responsabilidad de cumplir la ley respecto de proveer un barco fuerte, adecuadamente tripulado, equipado y provisto con espacios de carga limpios y adecuados y capaz de transportar la carga hasta su destino bajo las condiciones que se puedan esperar durante la travesía. También de cargar, estibar, acarrear, cuidar y descargar la carga apropiada y cuidadosamente. Por otro lado, el embarcador tiene la obligación de empacar y marcar la carga de forma que aguante la vicisitudes normales del viaje, de proveer al barco con información adecuada acerca de lo que se va a transportar, así como de los cuidados que se deben tener durante el viaje. Cuando una de las partes no cumple, la otra tiene el derecho de recuperar los daños y perjuicios sufridos.

Lo más importante cuando el dueño de la carga detecta daños en la misma, es poner de inmediato a la otra parte sobre aviso de que estos

ocurrieron y de que las consecuencias serán por su cuenta. Así protege sus derechos de recobro y, por ende, los de su asegurador.

Las reclamaciones por tipo son :

• Abordaje (embarcación con embarcación)	4 %
• Lesiones personales	7 %
• Contaminación ambiental	8 %
• Misceláneas, incluyendo remoción de restos	9 %
• Reclamaciones por la tripulación	16 %
• Daños a objetos fijos y flotantes	16 %
• Daños a carga	40 %
<b>Total</b>	<b>100%</b>

Lo normal es que una carga esté asegurada. Si sufre daños, su dueño puede en primer instancia recuperar los costos de reparación o reposición de parte de la compañía de seguros con quien contrató el seguro. Una vez que indemniza la pérdida, el asegurador hereda del dueño de la carga el derecho de recuperar lo que pagó de parte del causante de los daños. Por esto, es obligación del asegurado bajo la ley, el proteger los derechos de recobro (en subrogación) de la compañía de seguros. Si no lo hace el asegurador tiene derecho a negarle la indemnización.

Para obtener una indemnización por daños de parte de un barco, es necesario probar que éste los causó mientras el embarque estuvo a su cargo. Usualmente al recibir la carga el barco emite un recibo por ella (Master's receipt ó Recibo del Primer Oficial). Allí debe anotar los defectos encontrados, si los hay. Basado en este recibo, el Capitán (o el Agente Naviero del buque si el Capitán lo autoriza) anota los daños en el conocimiento de embarque y lo firma. Si lo recibe "Limpio a Bordo" quiere decir que venían bien. El hecho de que la carga llegue mal es evidencia de que el barco causó los daños. Si los daños no son aparentes, las Reglas de la Haya fijan un plazo de tres días para avisar por escrito al porteador. Si no se hace, se puede perder el derecho de reclamar.

### **7.3 Sistema mutualista, con una corporación**

El ser una organización mutualista sin utilidades, es la base del éxito de los clubes. Así pueden ser competitivos en contra de las compañías de seguros. En efecto, los miembros son asegurador y asegurado al mismo tiempo. Las situaciones se resuelven por voto en las asambleas. Los miembros tienen derecho a emitir votos de acuerdo al tonelaje que tienen excepto cuando afecta su propia flota. Entre más tonelaje, más votos. Para que todos los miembros tengan una adecuada representación de sus intereses en el club, estos nombran directores que por lo general son navieros. Durante las asambleas anuales de los miembros, se nombran los comités que se encargarán de tomar las decisiones básicas de manejo. Los comités también

redactan las reglas del club, hacen su planeación financiera, deciden sobre las reclamaciones y sobre las disputas de los miembros. Como los miembros tienen sus propios trabajos y no tienen tiempo para el manejo diario del club, contratan administradores profesionales para que lleven a cabo las decisiones de los directores y comités.

Los clubes mantienen una organización de corresponsales legales y comerciales en los puertos y ciudades más importantes del mundo. Estos se encargan de atender localmente a los miembros del club en cuanto a información y ayuda, reclamaciones, demandas legales e inspecciones.

Todas las asociaciones tienen una regla llamada "*Regla Omnibus*". Esta regla dice que el pago de reclamaciones dudosas será decidido por los directores conforme a su discreción.

Los clubes limitan su responsabilidad por reclamaciones en varias formas. La primera son deducibles. Si ni hubiera deducibles, el costo de manejar reclamaciones elevaría desproporcionadamente las primas de seguros. Tampoco daño al barco mismo o a equipo de abordaje, demoras, pago por fletamento, cancelación de fletamento, daños por negligencia en salvamento, guerra, huelga, negocios ilegales y travesías peligrosas en extremo.

Los clubes casi siempre se encargan de manejar las reclamaciones por medio de sus expertos, inspectores y abogados en todo el mundo, con la colaboración de sus miembros. Ellos pagan sus honorarios a estas personas u organizaciones directamente.

Los miembros tienen la obligación de actuar en todas las circunstancias como si no estuvieran asegurados y tuvieran que pagar ellos mismos todas sus pérdidas y daños. Los miembros también tienen que avisar al seguro de inmediato sobre cualquier evento que pueda producir una reclamación. De otra manera, el seguro puede negarse a pagar más que lo que hubiese sido si se le avisa a tiempo.

#### **7.4 Reglas de La Haya/Visby 1924 modificadas por el protocolo de Bruselas de 1968**

Conforme a esta convención internacional (Ver Anexo D), respecto de la carga marítima que se transporta, el transportista tiene la obligación de ejercitar la debida diligencia para :

- a) Proveer un barco fuerte y estanco (que esté en buenas condiciones de navegabilidad) (seaworthy);
- b) Proveer la tripulación, equipo y suministros apropiados para que pueda navegar hasta su destino;
- c) Hacer que las bodegas de carga, el equipo de refrigeración y los cuartos para mantener la carga fresca, así como todos los demás espacios en los que se transporta mercancía, sean los adecuados y seguros para su recepción, transporte y preservación (cargoworthy);
- d) El transportista apropiada y cuidadosamente cargará, manejará, estibar, acarrear, guardará, cuidará y descargará los bienes transportados;

- e) Expedirá un conocimiento de embarque con los datos principales del cargamento conforme a las indicaciones del embarcador;
- f) El aparente orden y condición de los bienes.

## **7.5 Coberturas y exclusiones**

### **COBERTURAS**

#### *Clase I / Protección e Indemnización (P&I)*

- a) Marinos
- b) Pasajeros
- c) Supernumerarios (puesto además del número señalado)
- d) Lesiones y muerte de terceras personas
- e) Polizones y personas salvadas en el mar
- f) Desviación
- g) Repatriación
- h) Salvamento de vida
- i) Abordajes
- j) Daños apropiados sin haber contacto
- k) Contaminación ambiental
- l) Remoción de restos de embarcaciones y propiedades
- m) Responsabilidad del que remolca
- n) Responsabilidad bajo contrato por trabajos a un barco inscrito
- o) Cuarentena
- p) Carga
- q) Avería gruesa
- r) Multas
- s) Costos legales, demandas y trabajos para reducir pérdidas
- t) Riesgos incidentales por detentar barcos en propiedad
- u) Coberturas especiales
- v) Cobertura especial para salvadores
- w) Cobertura especial para contenedores
- x) Cobertura especial para fletadores por tiempo

#### *Clase II / Flete, defensa y demora (FD&D) / Costos que se cubren :*

- a) Flete a avería gruesa
- b) Demora, detención y retraso
- c) Daños
- d) Falta de cumplimiento de contratos de fletamento
- e) Transporte de mercancía
- f) Servicios defectuosos
- g) Manejo de carga
- h) Reclamaciones al seguro
- i) Salvamento y remolque
- j) Pasajeros
- k) Marinos y otros

- l) Compras y ventas
- m) Impuestos, aduanas y autoridades portuarias
- n) Averiguaciones
- o) Corredores, agentes y otros
- p) Regla Omnibus (explicada anteriormente)

## **EXCLUSIONES**

### ***Protección e Indemnización***

- a) Daños al barco inscrito
- b) Equipo a bordo del barco inscrito
- c) Reparaciones al barco inscrito
- d) Carga y flete
- e) Contaminación
- f) Salvamento
- g) Contratos de fletamento
- h) Deudas incobrables
- i) Demoras
- j) Remolque y salvamento por el barco inscrito
- k) Metales preciosos
- l) Contenedores

### ***Flete, demora y defensa (legal)***

- a) Deudas incobrables
- b) Deudas admitidas
- c) Manutención
- d) Ciertos riesgos de salvamento, perforación y dragado
- e) Comercio imprudente
- f) Riesgos nucleares
- g) Riesgos cubiertos por las pólizas de caso
- h) Riesgos de guerra
- i) Otros seguros
- j) Limitaciones de responsabilidad
- k) Clasificación, requerimientos estatutarios e inspecciones de condición
- l) Reglamentos

***Clase III / Huelgas.-*** Demoras causadas por huelgas o paros a un barco inscrito, por el tiempo máximo que duren, incluyendo :

- a) Entrada o salida de un puerto o fondeadero
- b) Carga o descarga, movimiento de carga o del barco
- c) Abastecimiento de suministros, servicios y acomodaciones, incluyendo reparación y mantenimiento.

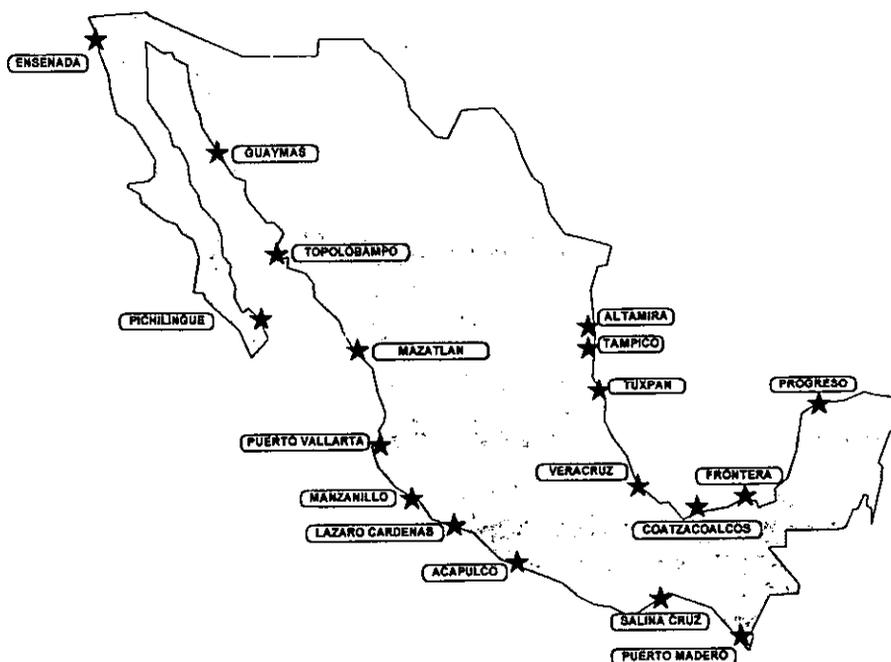
### ***CLASE IV / Guerra***

- a) Riesgos directos y consecuenciales de guerra a barcos

## CAPITULO VIII LOS PUERTOS MEXICANOS

### 8.1 Sistema portuario nacional

La República Mexicana cuenta con 11,500 Km de litorales, en los cuales se encuentran 258 sitios que presentan alguna actividad portuaria. Muchos de ellos son puertos y refugios pesqueros. Dentro de este total destacan 87 puertos en los que se registra, generalmente combinada, actividad comercial, pesquera, turística, petrolera y de carga especializada. La ubicación de los puertos principales es la siguiente :



La actividad de los puertos nacionales por litoral es :

	<i>Pacífico</i>	<i>Golfo y Caribe</i>	<i>Total</i>
Comercial	15	18	33
Pesquera	25	30	55
Turística	21	17	38
Petrolera	9	14	23
Especializadas	8	7	15
No. de actividades	78	86	164

La distribución de los puertos entre los litorales del Pacífico y el Golfo-Caribe es equilibrada, ya que en el primero se encuentran 41 y en el segundo 46.

Litoral Pacífico	# de puertos	Litoral Golfo y Caribe	# de puertos
Baja California Nte	5	Tamaulipas	4
Baja California Sur	10	Veracruz	8
Sonora	5	Tabasco	4
Sinaloa	5	Campeche	5
Nayarit	3	Yucatán	11
Jalisco	2	Quintana Roo	14
Colima	1		
Michoacán	1		
Guerrero	4		
Oaxaca	4		
Chiapas	1		

Los recintos portuarios se integran por áreas de tierra y agua. La superficie total de recintos portuarios en los puertos antes comentados es de 12,322 hectáreas, correspondiendo el 65 % al litoral del Golfo y Caribe.

Sobresalen los puertos con influencia nacional e internacional como Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz, Veracruz, Altamira y Tampico, sobre el resto que tienen una cobertura más bien regional. La operación del puerto se justifica tanto por los movimientos de mercancías como de pasajeros. En ese sentido, las conexiones terrestres son una codición indispensable para el éxito de un puerto.

## 8.2 Infraestructura portuaria

La principal infraestructura de los puertos son los muelles (medidos en este caso por la longitud de atraque), las obras exteriores requeridas para la protección y abrigo de las embarcaciones (*rompeolas*, *escolleras* que son diques en el mar contra el oleaje, espigones que son los macizos que protegen las orillas del río o la entrada del puerto y protecciones marginales) y las instalaciones para el almacenamiento de mercancías (patios, gruas, cobertizos y bodegas). La longitud de atraque de los 87 puertos es de 128,000 metros, de los cuales 65,000 corresponden al litoral del Golfo-Caribe y 63,000 al Pacífico. La mayor longitud de atraque corresponde a la actividad turística, pesquera y de altura (internacional). El resto de las actividades concentran poco menos de un tercio de la longitud potencial de atraque.

Los puertos con mayor longitud de atraque expresados en kilómetros lineales son : Tampico 9.6, Coatzacoalcos-Pajaritos 8.5, Veracruz 7.4, Ciudad del Carmen 6.3, Manzanillo 5.0, Guaymas 4.8, Mazatlán 4.7 y Acapulco 4.3, entre otros. La longitud de atraque es :

Litoral	Comercial							Total
	Altura	Cabot	Pesca	Turismo	Pemex	Armada	Otros	
Pacífico	10,732	3,027	10,488	29,192	2,731	2,007	4,685	62,862
Golfo y Caribe	12,057	3,158	15,403	12,707	10,762	1,558	9,278	64,923
Total	22,789	6,185	25,891	41,899	13,493	3,565	13,963	127,785

En las obras de protección, el total se distribuye de manera uniforme en protecciones marginales (30%); rompeolas (28%), escolleras (25%) y el resto corresponde a los espigones (17%). Estas obras por litoral son :

<i>Litoral</i>	<i>Rompeolas</i>	<i>Escolleras</i>	<i>Espigones</i>	<i>Protección Marginal</i>	<i>Total</i>
Pacífico	16,494	7,642	10,520	19,303	53,959
Golfo y Car	15,418	20,579	8,855	14,223	59,075
Total	31,912	28,221	19,375	33,526	113,034

Las áreas de almacenamiento están determinadas, fundamentalmente, por patios, que concentran el 86 % del total, y en menor medida por bodegas con el 11 % y el resto por cobertizos.

<i>Litoral</i>	<i>Patios</i>	<i>Cobertizos</i>	<i>Bodegas</i>	<i>Total</i>
Pacífico	1,307,789	81,750	170,931	1,560,470
Golfo y Caribe	1,347,621	19,115	176,694	1,543,430
Total	2,655,410	100,865	347,625	3,103,900

Otra obra importante es el dragado, ya que posibilita la profundidad necesaria para que las embarcaciones de calado considerable puedan entrar en los muelles para realizar sus operaciones de carga-descarga de mercancías o embarque-desembarque de pasajeros. El dragado puede ser de construcción, para habilitar un puerto o de mantenimiento, para preservar las condiciones de navegación en términos de su profundidad.

Las áreas de desarrollo se integran por las hectáreas ocupadas por industrias, giros comerciales, pesqueros o turísticos que vinculan su actividad esencialmente al puerto. En esta superficie se incluyen las zonas de futuro desarrollo; es decir, predios desocupados que permitirán ampliar la actividad económica actual del puerto.

<i>Puerto</i>	<i>Total</i>	<i>Comer</i>	<i>Indust</i>	<i>Pesq</i>	<i>Turist</i>	<i>Futuro</i>
Ensenada	87	24	5	3	17	38
Pichilingue	96	26	46	24		
Guaymas	69	57		2		10
Topolobampo	61	26		11	5	19
Mazatlán	126	26	57	9	20	14
Puerto Vallarta	22				14	8
Manzanillo	299	120		76		103
Lázaro Cárdenas	3,875	150	2,900			825
Acapulco	5	4			1	
Salina Cruz	67	45		9		13
Puerto Madero	543	95		133		315
Altamira	10,647	1,673	6,801			2,893
Tampico	122	116	6			

Tuxpan	1,102	72	30			1,000
Veracruz	338	127	36	5		170
Coatzacoalcos	136	60	25			51
Ciudad del Carmen	60				60	
Campeche (Lerma)	18	4			14	
Progreso	14	14				
Cozumel	5	1		2		2
Puerto Morelos	6	2				4
<b>Total</b>	<b>17,698</b>	<b>2,642</b>	<b>9,186</b>	<b>341</b>	<b>64</b>	<b>5,465</b>

### 8.3 Operación portuaria

En la utilización eficiente de la infraestructura portuaria inciden el factor humano y el capital. Dentro del primero se encuentran una diversidad de operadores de terminales e instalaciones y prestadores de servicios, y el segundo la disponibilidad del equipamiento portuario que permite elevar el rendimiento operacional e incrementar la capacidad instalada de los puertos.

Para tener movimientos seguros y eficientes de las embarcaciones, se cuenta con 1,020 unidades de ayuda a la navegación; casi dos terceras partes son balizas (señales fijas o flotantes para guiar los barcos) y una cuarta parte se refieren a las boyas. También se dispone de un número importante de faros y en menor medida de racones (instrumentos de radio comunicación).

El grado de utilización de los puertos es distinto y se explica por una serie de factores, entre los que destacan su ubicación geográfica; el equipo y la infraestructura de que disponen. Sobresalen, al respecto, los puertos de Guaymas, Progreso, Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, y Altamira, cuya utilización está muy cercana al 70% de su capacidad instalada.

La inversión de capital, reflejada en el equipamiento básico, permite no sólo operar el movimiento de embarcaciones y el desplazamiento de la carga, sino también, hacerlo cada vez con mayor eficiencia. El equipamiento destinado a la carga contenerizada se refiere básicamente a gruas de pórtico de muelle y de patio, las cuales se concentran en Veracruz, Altamira, Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Salina Cruz.

Se considera que el equipo con que cuentan los puertos, tanto en propiedad de las APIs (Administraciones Portuarias Integrales), como de los operadores privados, es suficiente y adecuado para los volúmenes y tipos de carga que se manejan en los mismos, lo cual ha permitido mantener rendimientos operativos elevados. Así, se dispone de montacargas, grúas, tractores y equipo de transporte para la carga general, ya sea fraccionaria o unitizada, y almejas, tolvas (cajas abiertas por abajo en las cuales se hecha grano), succionadoras y bandas transportadoras para los graneles agrícolas y minerales.

Entre los principales servicios que se prestan en los puertos, podemos mencionar los siguientes : maniobras, pilotaje, lanchaje, remolque, amarre y desamarre de cabos, avituallamiento (provisión de víveres), agua potable, extracción de aguas residuales, recolección de basura, recolección de desechos

sólidos, báscula, electricidad, fumigación, reparación de buques reparación de contenedores, renta de equipo, tendido de barreras flotantes, infraestructura portuaria, lavandería, servicios turísticos, informática, servicios generales, reparación y mantenimiento de equipo de maniobra, embarque y desembarque de pasajeros para práctica de buceo, transporte marítimo de pasajeros y supervisión operacional.

En el caso de los contenedores en terminales especializadas, el rendimiento es semejante al de los puertos de algunos países desarrollados, toda vez que se mueven en promedio anual 54 cajas por hora-buque en operación en Veracruz y Manzanillo y 47 en Lázaro Cárdenas.

La creciente e importante participación del sector privado en los puertos se puede dividir en operaciones de terminales y en prestadores de servicios. El número de empresas a las que se les ha otorgado una concesión ó cesión parcial de derechos y obligaciones en los puertos con API después de la Ley de Puertos en vigor, asciende a 194. El giro de los operadores se orienta, básicamente, a la infraestructura portuaria, que incluye la cesión de terminales, muelles y astilleros, los cuales están dedicados a la atención de la carga general suelta y contenerizada y a la movilización de granos o minerales y petróleo y derivados, así como a la reparación de embarcaciones.

#### **8.4 Administraciones Portuarias Integrales (APIs)**

A partir de la Ley de Puertos se definió la participación del Gobierno Federal en materia portuaria, de tal manera que, como rector del desarrollo nacional asume sólo funciones de carácter normativo y planea, conduce, coordina y orienta la actividad en el sistema portuario.

En ese marco, se creó la figura de la Administración Portuaria Integral para que desarrolle, con autonomía financiera, las actividades administrativas que antes correspondían al órgano Puertos Mexicanos, incluidas la construcción, planeación, promoción y fomento en cada puerto. Las administraciones portuarias integrales se otorgan a sociedades mercantiles constituidas conforme a las leyes mexicanas e, inicialmente, con participación mayoritaria del Estado. El administrador portuario es el único interlocutor ante el gobierno federal, lo cual facilita la relación en los puertos. No obstante, según la Ley de Puertos, ésta puede ceder a particulares la operación de terminales o la prestación de servicios. En ese sentido la API puede especializarse en funciones puramente administrativas, sin involucrarse en la operación y obtener ingresos por el uso de la infraestructura, o arrendamiento de espacios o concesiones parciales a la iniciativa privada.

Para el año de 1996, las fuentes de ingresos para las APIs se concentraron en el uso de la infraestructura con la mitad de los recursos obtenidos y la otra mitad, por arrendamiento y concesiones, productos financieros y otros. En el mismo año los egresos de las APIs también fueron mayores en el rubro de infraestructura. En materia de impuestos pagados al Gobierno Federal, en lo relativo a productos de la renta y el impuesto al valor

agregado, las API's pagaron en 1996 un total de 61 millones de pesos. Respecto a la inversión física realizada por las API's en el mismo año, se observa que la obra pública representó más del 90% de dicho gasto correspondiendo el resto a la adquisición de bienes muebles e inmuebles.

De los 87 puertos destacan aquellos constituidos en Administración Portuaria Integral (API). A la fecha se dispone de 19 API's y dos en proceso de creación. En estos casos el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, otorga un título de concesión a una empresa mercantil para que administre de manera integral un recinto portuario, con la posibilidad de ceder parcialmente sus derechos y obligaciones a determinados agentes privados o sociales para operar terminales de carga, manejar muelles o prestar servicios portuarios. Los puertos constituidos en API's son los siguientes :

**Pacífico :**

<i>API</i>	<i>Puertos concesionados</i>
Ensenada	Ensenada
Baja California S	San Carlos
	Pichilingue
	La Paz
	Sn Juan de la C
	Puerto Escondido
	Loreto
	Sta Rosalía
	Isla Sn Marcos
	Punta Sta María
Guaymas	Guaymas
Topolobampo	Topolobampo
Mazatlán	Mazatlán
Puerto Vallarta	Puerto Vallarta
Manzanillo	Manzanillo

**Golfo y Caribe :**

<i>API</i>	<i>Puertos concesionados</i>
Altamira	Altamira
Tampico	Tampico
Tuxpan	Tuxpan
Veracruz	Veracruz
Coatzacoalcos	Coatzacoalcos
Tabasco	Sánchez Magallano
	Frontera
	Chiltepec
Dos Bocas	Dos Bocas
Campeche	Cd del Carmen
	Campeche
	Cayo Arcas
Progreso	Progreso
	Celestúm
	Sisal

**Pacífico :**

<i>API</i>	<i>Puertos concesionados</i>
Lázaro Cárdenas	Lázaro Cárdenas
Acapulco	Acapulco
Salina Cruz	Salina Cruz
Puerto Madero	Puerto Madero

**Golfo y Caribe :**

<i>API</i>	<i>Puertos concesionados</i>
	Chubuma
	Yukalpetén
	Telchac
	San Felipe
	Chabihau
	Dzilam de Bravo
	Río Lagartos
	Las coloradas
	El Cuyo
Quintana Roo	Puerto Juárez

Isla Mujeres  
 Puerto Morelos  
 Playa del Carmen  
 Isla Cozumel  
 Chetumal

## 8.5 Movimiento portuario

En términos de volumen de carga, el tráfico de altura es el más importante, ya que maneja el 70 % de la carga total. La que se registra conforme al tipo de carga manejada, clasificada como carga general, granel agrícola, granel mineral, petróleo y derivados y otros fluidos. Carga según tráfico (toneladas) :

<b>Tráfico</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
Altura	107,917	113,508	118,984	121,929	122,675	123,052	145,131
Cabotaje	61,223	60,774	62,842	61,521	62,700	63,588	63,326
<b>Total</b>	<b>169,140</b>	<b>174,282</b>	<b>181,826</b>	<b>183,450</b>	<b>185,375</b>	<b>186,640</b>	<b>208,458</b>

### Carga en tráfico de altura

<b>Movimiento</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
Importaciones	19,020	19,068	21,520	20,241	21,919	19,697	27,533
Exportaciones	88,897	94,440	97,464	101,688	100,756	103,355	117,598
<b>Total altura</b>	<b>107,917</b>	<b>113,508</b>	<b>118,984</b>	<b>121,929</b>	<b>122,675</b>	<b>123,052</b>	<b>145,131</b>

### Carga en tráfico de cabotaje

<b>Movimiento</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
Entradas	31,473	30,978	31,751	31,510	31,439	33,555	32,362
Salidas	29,750	29,796	31,094	30,011	31,261	30,034	30,964
<b>Total</b>	<b>61,223</b>	<b>60,774</b>	<b>62,845</b>	<b>61,521</b>	<b>62,700</b>	<b>63,588</b>	<b>63,326</b>

De acuerdo al volumen de carga manejada, destacan los puertos petroleros de Salina Cruz, en el Pacífico y Cayo Arcas, Pajaritos y dos bocas en el Golfo y Caribe. Sobresalen también los puertos que mueven minerales : Isla Cedros y Guerrero Negro en el Pacífico, y Punta Venado en el Golfo y Caribe, y los puertos comerciales de : Lázaro Cárdenas y Manzanillo en el Pacífico y Veracruz y Tampico en el Golfo y Caribe.

Litoral / Tráfico	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Pacífico	3,578	3,481	3,612	3,315	3,411	3,398	3,956
Altura	821	745	877	955	1,083	1,058	1,194
Cabotaje	2,757	2,736	2,735	2,360	2,328	2,340	2,762
Golfo y C	5,946	6,094	6,396	6,025	6,219	4,597	4,720
Altura	2,226	2,265	2,846	2,763	3,195	3,014	3,554
Cabotaje	3,720	3,829	3,550	3,262	3,024	1,583	1,166
Altura	3,047	3,010	3,723	3,718	4,278	4,072	4,748
Cabotaje	6,477	6,565	6,285	5,622	5,352	3,923	3,928
<b>Total</b>	<b>9,524</b>	<b>9,575</b>	<b>10,008</b>	<b>9,340</b>	<b>9,630</b>	<b>7,995</b>	<b>8,676</b>

Debido a los importantes volúmenes manejados de petróleo y derivados, destacan las exportaciones con el 81% de la carga total en tráfico de altura, ya que las exportaciones de petróleo y derivados representan el 70% de las exportaciones totales. A nivel de importaciones, las cargas de mayor relevancia son los graneles agrícolas, minerales y petróleo y derivados.

### **8.6 Flota Mercante Mexicana**

En el desarrollo de las actividades marítimas de nuestro país intervienen cerca de 2,000 embarcaciones que navegan con bandera mexicana y que componen a nuestra flota mercante, cuya edad promedio se estima aproximadamente en 21 años. Esta aproximación está por arriba de los estándares de seguridad que se exigen internacionalmente. Sin embargo, aunque la edad real de un buque puede ser muy grande, esta puede variar en función de las modificaciones y actualizaciones que se le hayan hecho al mismo.

El mayor número de buques construidos se encuentran registrados entre 1980 y 1985. Cabe señalar que existen 1,297 (65% no tienen edad) embarcaciones que no tienen registrado el año de construcción y esto podría cambiar sustancialmente la estimación de la edad promedio de la flota.

### **8.7 Movimiento de contenedores**

La carga contenerizada se maneja a través de calas de estructura metálica con características específicas, cuya finalidad es reunir y proteger las mercancías para su fácil movilización y transporte. En los últimos años, este tipo de carga ha mantenido un crecimiento importante y ha producido el desarrollo de nuevas tecnologías para su manejo, a través de terminales especializadas. Movimiento de contenedores por puerto en tráfico de altura :

Puerto	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
<b>Pacífico</b>	<b>84,742</b>	<b>111,554</b>	<b>111,678</b>	<b>151,092</b>	<b>163,476</b>	<b>168,431</b>	<b>218,637</b>
Ensenada	9,011	14,046	18,764	12,049	2,328	849	1,178
Mazatlán	4,086	2,470	906	2,147	5,163	10,012	14,249
Manzanillo	28,042	36,122	42,048	50,899	63,798	86,542	171,944
Lázaro C	24,801	35,054	41,933	59,610	78,954	55,069	13,325
Acapulco	6,287	5,289	4,026	2,640	2,611	1,649	1,208
Salina C	12,515	18,573	4,001	23,747	10,622	14,310	16,733
<b>Golfo-C</b>	<b>188,016</b>	<b>187,193</b>	<b>225,900</b>	<b>312,145</b>	<b>386,221</b>	<b>400,867</b>	<b>465,665</b>
Altamira	31,338	29,545	51,808	68,815	72,448	102,996	111,802
Tampico	27,771	24,449	27,768	30,202	36,830	56,799	70,823
Tuxpan	48,073	32,796	15,540	2,818	391	3,225	386
Veracruz	77,474	95,717	120,818	193,938	255,879	222,959	265,171
Progreso	1,681	2,661	5,939	9,220	13,794	11,545	13,963
P Morelos	1,679	2,025	4,027	7,152	6,879	3,343	3,520
<b>Otros</b>	<b>391</b>	<b>379</b>		<b>469</b>	<b>224</b>	<b>16</b>	
<b>Total</b>	<b>273,149</b>	<b>299,126</b>	<b>337,578</b>	<b>463,706</b>	<b>549,921</b>	<b>569,314</b>	<b>684,302</b>

La carga contenerizada se maneja fundamentalmente en el tráfico de altura y representó, en 1996, casi la mitad de la carga general total. Por su importancia en el manejo de la carga de contenedores, a nivel nacional, destacan 12 puertos, 6 localizados en el Pacífico y 6 en el Golfo y Caribe, de los cuales 4 concentran alrededor del 91% de la carga contenerizada : Veracruz, Altamira, Manzanillo y Tampico.

### **8.8 Movimiento de pasajeros en cruceros y transbordadores**

Existe un estrecho vínculo entre estos movimientos de pasajeros y el sector turismo de nuestro país. En este sentido es importante señalar que por su naturaleza, el turismo opera en ciertas zonas específicas a través de la concurrencia de empresas nacionales y extranjeras de diversa índole las cuales comercializan o prestan distintos servicios turísticos.

En este sentido, los puertos turísticos constituyen un importante polo de desarrollo de dichas zonas, por lo que de su adecuado funcionamiento en diversos aspectos dependerá la fortaleza y consolidación de esa actividad.

En relación al movimiento de pasajeros en cruceros registrado durante el año de 1996, se destaca que el número de personas a nivel nacional que han intervenido en este renglón asciende a 2.1 millones y de esta cifra, el 46% corresponde a Cozumel, Q. Roo, seguido de Ensenada, B.C. con el 16% y en tercer lugar Playa del Carmen, Q. Roo con 10 %.

Por lo que toca al arribo de cruceros por puerto, el número total de estos aumentó de 1,933 en el año de 1995 a 1,992 en 1996, ocupando el primer lugar el puerto de Cozumel, Q. Roo con 677 arribos.

## ANEXO A

### LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO

De entre los diversos modos de transporte, el marítimo se distingue por los medios técnicos más voluminosos, por no estar limitado en cuanto a su capacidad por su propia vía de comunicación, por ser el medio más rentable para el transporte en distancias relativamente grandes y por su adaptabilidad a las necesidades específicas de las exportaciones e importaciones. Por estas razones el 90 % del comercio internacional se efectúa por este medio.

El transporte marítimo no sólo constituye un elemento indispensable para el comercio exterior, sino que también es en muchos casos un medio importante para la distribución y comercialización interna y ha sido un factor primordial para que un gran número de países hayan alcanzado un alto grado de industrialización y desenvolvimiento económico.

Los buques que operan servicios de línea son de multipropósitos o portacontenedores. Prácticamente los buques comerciales han dejado de operar ya que existen muy pocas rutas en el mundo en las cuales se siga manejando en su totalidad la carga suelta. Los buques de propósito múltiple han tenido un gran auge desde mediados de los 70's, aunque actualmente están dejando de usarse por el uso de contenedores. Los buques portacontenedores, dependiendo de la infraestructura portuaria en el tráfico en que estén operando, pueden ser celulares (que no tienen gruas) y los que tienen gruas.

Las *Conferencias* son asociaciones de líneas navieras que sirven un determinado tráfico y su objetivo es establecer reglas y tarifas, las cuales deberán de ser aplicadas por todos sus miembros a fin de evitar dumpings. Con el fin de lograr el propósito que se busca a través de las conferencias, las líneas navieras miembros de las mismas, desarrollaron un esquema llamado *Pool* que establece porcentajes de participación para cada una de las líneas. Cabe mencionar que estos sistemas de cooperación actualmente ya no se encuentran operando, ya que desde principios de los 80's tomó auge el concepto de consorcios y de alianzas estratégicas. Dentro de las obligaciones del fletador dentro de los servicios sin ruta fija podemos mencionar las siguientes :

- a) Puertos seguros
- b) Muelles seguros
- c) Siempre a flote
- d) Pago de flete
- e) Demoras

Dentro de las obligaciones del armador podemos mencionar las siguientes :

- a) Barco seguro
- b) Condiciones del buque
- c) Costo de los combustibles
- d) Gastos de puerto y canal
- e) Nominación de agentes

- f) Estiba de la carga
- g) Daños a la carga
- h) Despacho

En el caso de los servicios de línea las *tarifas* se encuentran establecidas en función a un flete base más recargos diversos, los cuales se ajustan de acuerdo con las mediciones prevalecientes en el mercado. También se pueden establecer cuotas todo incluido. Esto se llega a presentar en el tráfico de contenedores. Por lo que respecta al transporte en los servicios sin ruta fija, comúnmente se establecen las tarifas bases fijas y las mismas son regidas por la oferta y la demanda.

Con el objetivo de lograr una flota eficiente en todos aspectos es necesario el establecimiento de programas de mantenimiento preventivo así como una adecuada programación de los diques de los buques cumpliendo con los requerimientos de la sociedad clasificadora y con las regulaciones internacionales y nacionales. Los buques deberán de contar con certificados vigentes en todo momento. Dentro de esta división existen las siguientes áreas:

- Compras (refacciones, materiales para mantenimiento, abituallamiento)
- Construcción naval
- Superintendencia de cubierta y máquinas
- Certificados/regulaciones internacionales
- Reclamaciones/seguros

En el caso de los buques, las primas y/o deducibles se negocian y se establecen en base al record histórico que tenga dicha compañía, así como a las circunstancias que prevalezcan a nivel mundial por lo que respecta a siniestros independientemente de el (los) segmento (s) en los que esté operando.

Dentro de las principales funciones y responsabilidades que tienen los *agentes consignatarios de buques*, esta la de representar al armador ante las distintas autoridades y/o asociaciones que tengan representación y actuen en el puerto, con el fin de que las operaciones que se lleven a cabo sean en forma expedita y evitando gastos extraordinarios. Al ser el agente el representante del armador deberá de :

- coordinar la carga y descarga de mercancías, así como su recibo y despacho en el puerto
- solicitar el personal para laborar tanto en las maniobras de tierra como a bordo
- llevar a cabo una tarja adecuada de la mercancía
- controlar toda la documentación necesaria ante las autoridades y el buque
- tener una adecuada comunicación y coordinación con las autoridades para el atraque y desatraque de los buques, etc

Los *gastos de puerto* son todos aquellos gastos que deberá de pagar el armador por la entrada y salida de buques, tales como : derechos de puerto, amarradores, pilotos, remolcadores, muellaje e impuestos locales.

**ANEXO B**  
**TARIFA POR EMBARQUE**  
Por cada \$1,000 (m.n.)

Deducibles Obligatorios  
por embarque s/vt (sobre el valor total)

Clave	Tipo	Descripción	Robo de bulto por entero	Robo parcial	Mojadura y Oxidación	Contaminación o manchas	Rotura o rajadura	Derrame	Faltante por rotura de envases	Robo parcial (%)	Robo total (%)	Demás riesgos (%)
0010	3	Abarrotes en general (excepto vinos y licores embotellados) Embarques locales	20	120	20	10	25		10	3	30	3 s/M
0020	3	Abarrotes en general (excepto vinos y licores embotellados) Embarques extranjeros	40	235	45	20	55		20	3	30	3 s/M
0030	5	Aceites minerales, vegetales y animales en tambores metálicos	4					12	12	3	10	1 s/M
0040	5	Aceites minerales, vegetales y animales en carro tanque	5					20		3	10	1 s/M
0050	4	Alcohol en latas	12	4					24	3	10	1 s/M
0060	4	Algodón y borras en pacas	4.5		18	9				3	10	1 s/M
0070	4	Alimentos preparados para animales	5		30	15			15	3	10	1 s/M
0080	3	Anilinas y colorantes en cuñetes de cartón	4		82				60	3	10	1 s/M
0090	3	Anilinas y colorantes en sacos de papel	5		70				140	3	10	3 s/M
00100	5	Anilinas y colorantes líquidos o en polvo en envases metálicos	4					8	8	3	10	1 s/M
0110	5	Anilinas y colorantes líquidos o en polvo en envases de plástico rígido	4.5					19	45	3	10	1 s/M
00120	1	Antigüedades y objetos de arte. Embarques locales	13.5	76.5	31.5	19.5	99			3	30	1 s/M
00130	1	Antigüedades y objetos de arte. Embarques extranjeros	31.5	157.5	58.5	22.5	198			3	30	1 s/M
0140	3	Aparatos científicos y médicos	18	40.5	94.5		103.5			3	30	1 s/M
0150	3	Aparatos de uso doméstico en general (refrigeradores, lavadoras, radio, TV)	36	27	63		63			3	30	1 s/M
0160	4	Artículos de escritorio	36	72	45	45	40.5			3	20	1 s/M
0170	3	Artículos de regalo	115	300	50		28			3	20	3 s/M
0180	2	Asbesto-cemento, artículos de	5				90			3	10	1 s/M
0190	3	Armas de fuego	36	200	40		16			3	20	1 s/M

Clave	Tipo	Descripción	Robo de bulto por entero	Robo parcial	Mojadura y Oxidación	Contaminación o machas	Rotura o rajadura	Derrame	Faltante por rotura de envases	Robo parcial (%)	Robo total (%)	Demás riesgos (%)
0200	5	Automóviles y camiones armados (nuevos y usados) a bordo de vehículos	10	50			20			3	20	2 s/Mt del valor por vehículo
0210	5	Azúcar encostalada	10		75	5			75	3	10	1 s/Mt
0220	4	Barnices en envases metálicos	16	16	8			4	4	3	10	1 s/Mt
0230	1	Barro, artículos de, curiosidades	10	10			300			3	10	3 s/Mt
0240	1	Barro, artículos de, tubos y análogos	5	5			275			3	10	3 s/Mt
0250	5	Bicicletas y motocicletas armadas	22.5	72	54		36			3	30	1 s/Mt
0260	1	Bulbos y cinescopios	20	50	20		40			3	10	3 s/Mt
0270	5	Cacao, almendras y avellanas encostaladas	5		25	25			5	3	30	1 s/Mt
0280	5	Café encostalado	5		25	25			5	3	30	1 s/Mt
0290	5	Cal en envases de papel	5		30				30	3	10	3 s/Mt
0300	5	Calzado	24	40	16		8			3	20	1 s/Mt
0310	3	Cámaras y artículos fotográficos	36	202.5	36		49.5			3	30	1 s/Mt
0320	1	Carnes congeladas, sin incluir daños por fallos del sistema de refrigeración	25	30		35				3	20	10 s/Mt
0330	1	Carnes congeladas, incluyendo daños por fallos del sistema de refrigeración	50	60		70				3	20	20 s/Mt
0340	5	Casimires	16	90	45	4.5	13.5			3	30	1 s/Mt
0350	5	Celofán, papel embobinado	4		40	8	84			3	10	1 s/Mt
0360	5	Celulosa en pacas	4.5		18	18.5				3	10	1 s/Mt
0370	5	Cemento en sacos	5		55				30	3	10	3 s/Mt
0380	4	Cereales y semillas encostaladas	5		30	15			15	3	10	1 s/Mt
0390	5	Ceritos y fósforos	16	16	48					3	20	1 s/Mt
0400	4	Cerveza embotellada	15	20	5		50			3	20	3 s/Mt
0410	4	Cerveza y refrescos en latas	8	12	8					3	20	1 s/Mt
0420	4	Cigarras y puros	32	64	24					3	20	1 s/Mt
0430	3	Copra	10	20	20	30				3	20	3 s/Mt
0440	5	Corcho y artículos de (laminados)	4.5	4.5	27		36			3	10	1 s/Mt
0450	5	Corcho en trozos	4.5	4.5	27					3	10	1 s/Mt
0460	5	Cordelería y costalería	9	13.5	18	27				3	10	1 s/Mt
0470	1	Cristalería	40	95			255			3	10	3 s/Mt
0480	1	Cuadros y/o óleos. Embarques locales	13.5	76.5	31.5	13.5	67.5			3	10	1 s/Mt
0490	1	Cuadros y/o óleos. Embarques extranjeros	31.5	157.5	58.5	22.5	135			3	30	1 s/Mt
0500	5	Cuchillería	70	300						3	20	3 s/Mt
0510	5	Cueros y pieles curtidos	10	50	40	15	5			3	20	1 s/Mt
0520	3	Discos musicales	24	84	24	18	40			3	20	1 s/Mt

Clave	Tipo	Descripción	Robo de bulto por entero	Robo parcial	Mojadura y Oxidación	Contaminación o machas	Rotura o rajadura	Derrame	Faltante por rotura de envases	Robo parcial (%)	Robo total (%)	Demás riesgos (%)
0530	3	Dulces y chocolates. Embarques locales	36	90	38	13.5	4.5			3	20	1 s/M
0540	3	Dulces y chocolates. Embarques extranjeros	72	160	72	27	9			3	20	1 s/M
0541	3	Equipo electrónico, refacciones y similares	16	40.5	94.5		103.5			3	20	1 s/M
0550	5	Espojas naturales	4.5	4.5	27		36			3	10	1 s/M
0560	4	Estructuras metálicas armadas o semi-armadas	6	18	32		16			3	10	1 s/M
0570	2	Explosivos	8	8	8					3	10	1 s/M
0580	3	Fertilizantes en envases de papel. Embarques locales	5		50				65	3	10	3 s/M
0590	3	Fertilizantes en envases de papel. Embarques extranjeros	10		100				135	3	10	3 s/M
0600	3	Fertilizantes en envases de cartón. Embarques locales	5		25				40	3	10	1 s/M
0610	3	Fertilizantes en envases de cartón. Embarques extranjeros	10		50				80	3	10	1 s/M
0620	5	Ferretería. Embarques locales	50	250	35					3	10	3 s/M
0630	5	Ferretería. Embarques extranjeros	100	500	70					3	20	3 s/M
0640	5	Fibras duras preparadas	4.5		4.5					3	10	1 s/M
0650	1	Focos y tubos fluorescentes	20	50	10		100			3	10	3 s/M
0660	1	Frutas y verduras frescas, plantas y flores sin incluir daños por fallas del sistema de refrigeración	10	30		10				3	10	10 s/M
0670	1	Frutas y verduras frescas, plantas y flores, incluyendo daños por fallas en el sistema de refrigeración	20	60		20				3	20	20 s/M
0680	3	Frutas secas. Embarques locales	20	120	20	10	25		10	3	20	3 s/M
0690	3	Frutas secas. Embarques extranjeros	40	295	45	20	55		20	3	20	3 s/M
0700	2	Ganado y aves de pie	6							3	10	1 s/M
0710	4	Gases en cilindros			4.5		8		4.5	3	10	1 s/M
0720	3	Grasas animales vegetales y minerales en envases de polietileno	5			10			30	3	10	3 s/M
0730	4	Grasas animales vegetales y minerales en envases de cartón	4.5		16	9		13.5	13.5	3	10	1 s/M
0740	5	Grasas animales vegetales y minerales en envases metálicos o carro tanque	4					12	12	3	10	1 s/M
0750	2	Harina de pescado	10		75	5			75	3	10	3 s/M
0760	5	Harina en sacos	10		75	5			75	3	10	1 s/M

Clave	Tipo	Descripción	Robo de bulto por entero	Robo parcial	Mojadura y Oxidación	Contaminación o machas	Rotura o rajadura	Derrame	Faltante por rotura de envases	Robo parcial (%)	Robo total (%)	Demás riesgos (%)
0770	5	Herramientas ligeras de mano. Embarques locales	50	250	35					3	10	3 s/M
0780	5	Herramientas ligeras de mano. Embarques extranjeros	100	500	70					3	30	3 s/M
0790	4	Hilos, Hilazas, estambres y fibras para hilado con envase interior de polietileno dentro de cajas de cartón	25	20	30	15	30			3	20	1 s/M
0800	4	Hilos, Hilazas, estambres y fibras para hilado sin envase interior de polietileno	30	25	40	20	35			3	20	1 s/M
0810	1	Huevo	25	10	15	15	130			3	10	10 s/M
0820	5	Hule crudo, guayule y látex	4.5		9	4.5				3	10	1 s/M
0830	3	Insecticidas en polvo, en envases de papel	10		100				135	3	10	3 s/M
0840	3	Insecticidas en polvo, en envases de cartón	10		50				80	3	10	3 s/M
0850	4	Insecticidas en polvo, en tambores metálicos	4					8	8	3	10	1 s/M
0860	3	Insecticidas líquidos en envases de plástico rígido	4.5				9		18	3	10	1 s/M
0870	3	Instrumentos de precisión	18	40.5	94.5		108.5			3	30	1 s/M
0880	3	Instrumentos musicales (excepto pianos, órganos y análogos). Embarques locales	13.5	16	27		22.5			3	30	1 s/M
0890	3	Instrumentos musicales (excepto pianos, órganos y análogos). Embarques extranjeros	27	36	54		45			3	30	1 s/M
0900	5	Jabones	18	13.5	18		4.5			3	10	1 s/M
0910	5	Jarclería	9	13.5	18		27			3	10	1 s/M
0920	3	Joyas finas	117	121.5			9			3	30	1 s/M
0930	3	Joyería de fantasía y artesanías metálicas	115	300	50		25			3	30	3 s/M
0940	3	Juguetería y artículos deportivos. Embarques locales	20	85	30		35			3	30	1 s/M
0950	3	Juguetería y artículos deportivos. Embarques extranjeros	40	175	60		65			3	30	3 s/M
0960	5	Lanas en pacas	13.5		22.5	13.5				3	10	1 s/M
0970	3	Lateria. Embarques locales	20	120	20	10	25		10	3	10	1 s/M
0980	3	Lateria. Embarques extranjeros	40	235	45	20	55		20	3	30	3 s/M
0990	2	Leche en pipas	5					30		3	10	1 s/M
1000	1	Leche fresca en botellas o envases de cartón o plástico	4					4	20	3	10	1 s/M
1010	4	Leche en latas	12	16	16					3	10	1 s/M
1020	3	Leche fresca en botes metálicos	4			12		4	4	3	10	1 s/M

Clave	Tipo	Descripción	Robo de bulto por entero	Robo parcial	Mojadura y Oxidación	Contaminación o machas	Rotura o rajadura	Derrame	Faltante por rotura de envases	Robo parcial (%)	Robo total (%)	Demás riesgos (%)
1030	4	Libros y revistas	16	16	40	20	16			3	10	1 s/M
1040	3	Líneolums	13.5	9	18		148.5			3	10	1 s/M
1050	5	Llantas y artefactos de hule	24	24						3	30	1 s/M
1060	5	Madera aserrada en trozos			8					3	10	1 s/M
1070	5	Madera aserrada			32		32			3	10	1 s/M
1080	4	Madera labrada o laminada (triplay)	5		40	30	60			3	10	1 s/M
1090	3	Maquinaria nueva y refacciones	9	18	40.5		45			3	10	1 s/M
1100	3	Máquinas de coser, de oficina y de tejer, partes y refacciones	27	13.5	36		36			3	20	1 s/M
1110	1	Mariscos y pescados, sin incluir daños por falla del sistema de refrigeración	25	30		30				3	20	10 s/M
1120	1	Mariscos y pescados, incluyendo daños por falla del sistema de refrigeración	50	60		60				3	10	20 s/M
1030	1	Mármoles y pizarras en planchas	8				212			3	10	1 s/M
1140	1	Mármoles y pizarras en bloques					16			3	10	1 s/M
1150	5	Materiales eléctricos (excluyendo focos, bulbos, lámparas y además artículos de naturaleza frágil)	16	32	12		8			3	10	1 s/M
1160	4	Medicinas de patente	8	8	16	12			24	3	30	1 s/M
1170	4	Melazas en carros, tanques pipas o sistemas						5		3	10	1 s/M
1180	2	Menaje de casa (ver nota # 29 final)	30	45	35	10	145			3	10	10 s/M
1190	5	Mercería. Embarques locales	50	250	35					3	30	3 s/M
1200	5	Mercería. Embarques extranjeros	100	500	70					3	30	3 s/M
1210	5	Metales no preciosos en barras o telas	4.5	9	18					3	30	1 s/M
1220	5	Metales no preciosos laminados	5	10	200					3	20	3 s/M
1230	4	Metales preciosos en barras o laminados	450	450						3	20	1 s/M
1240	5	Miel en tambores metálicos	13.5					13.5	13.5	3	30	1 s/M
1250	5	Minerales no preciosos en bruto	4	8					8	3	30	1 s/M
1260	5	Minerales preciosos en bruto	225	225					9	3	10	1 s/M
1270	5	Minerales precipitados y concentrados no preciosos	8	16	16				8	3	20	1 s/M
1280	5	Minerales precipitados y concentrados preciosos	337.5	337.5					18	3	30	1 s/M
1290	3	Mosaicos y azulejos	5				85.5			3	10	1 s/M
1300	3	Motores, bombas, bobinas y transformadores eléctricos	9	18	40.5		45			3	20	1 s/M
1310	3	Muebles nuevos de madera	12		16		72			3	30	1 s/M

Clave	Tipo	Descripción	Robo de bulto por ontero	Robo parcial	Mojadura y Oxidación	Contaminación o machas	Rotura o rajadura	Derrame	Faltante por rotura de envases	Robo parcial (%)	Robo total (%)	Demás riesgos (%)
1320	3	Muebles nuevos de metal	12		18		44			3	30	1 s/M
1330	2	Muebles sanitarios	9				117			3	10	1 s/M
1340	5	Papel embobinado	4		40	6	64			3	10	1 s/M
1350	4	Paperería	40	40	100	50	45			3	10	1 s/M
1360	5	Paraguas y sombrillas	38	72	72	27				3	10	1 s/M
1370	5	Películas filmadas	12	18	18					3	30	1 s/M
1380	3	Película virgen en rollos terminados	12	92	40					3	30	1 s/M
1390	3	Película virgen en rollos para procesamiento	30	80	100					3	30	3 s/M
1400	2	Perfiles de aluminio	10							3	10	1 s/M
1410	3	Perfumería	38	180	31.5	13.5	81			3	30	1 s/M
1420	2	Petróleo y sus derivados en tanques						10		3	10	1 s/M
1430	3	Pianos, órganos y análogos. Embarques locales	9	9	45		106			3	30	1 s/M
1440	3	Pianos, órganos y análogos. Embarques extranjeros	18	18	90		216			3	30	1 s/M
1450	4	Piel y cuero, artículos de	36	135	99	13.5	9			3	30	1 s/M
1460	5	Piel y cueros sin curtir	5	20	250	85				3	20	3 s/M
1470	4	Pinturas en latas metálicas	16	16	6			4	4	3	20	1 s/M
1480	5	Plástico, artículos de	16	36			40			3	20	1 s/M
1490	3	Poliétileno granulado y otras materias primas similares para la elaboración de fibras textiles artificiales, en envases de papel o polietileno	5		40	125			75	3	10	3 s/M
1500	3	Poliétileno granulado y otras materias primas similares para la elaboración de fibras textiles artificiales, en envases de cartón	5		25	70			40	3	10	3 s/M
1510	3	Poliétileno granulado y otras materias primas similares para la elaboración de fibras textiles artificiales, en cuñetes	5		25	70			40	3	10	1 s/M
1520	1	Productos químicos en Damajuanas	4.5					45	90	3	10	1 s/M
1530	3	Productos químicos en polvo en envases de papel o polietileno	10		100				135	3	10	3 s/M
1540	3	Productos químicos en polvo en envases de cartón	10		50				80	3	10	1 s/M
1550	5	Productos químicos no inflamables en envases de plástico rígido	4.5				9	18	18	3	10	1 s/M
1560	3	Productos químicos en polvo en envases de plástico rígido	4.5				9	18	18	3	10	1 s/M

Clave	Tipo	Descripción	Robo de bulto por entero	Robo parcial	Mojadura y Oxidación	Contaminación o machas	Rotura o rajadura	Derrame	Faltante por rotura de envases	Robo parcial (%)	Robo total (%)	Demás riesgos (%)
1570	5	Productos químicos no inflamables en tambores metálicos	4		8			8	8	3	10	1 s/M
1580	4	Productos químicos inflamables en tambores metálicos	4		8			8	8	3	10	1 s/M
1590	4	Refacciones para automóviles y motocicletas (excluyendo cristales y demás artículos de naturaleza frágil). Embarques locales (incluyendo acumuladores)	18	90	45		13.5			3	30	1 s/M
1600	4	Refacciones para automóviles y motocicletas (excluyendo cristales y demás artículos de naturaleza frágil). Embarques extranjeros	36	190	90		22.5			3	30	1 s/M
1610	3	Refrescos embotellados	12	16			40			3	30	1 s/M
1620	3	Reljería	49.5	121.5	36		148.5			3	30	1 s/M
1630	5	Ropa hecha, bonetería y lencería. Embarques locales	18	36	36	13.5				3	30	1 s/M
1640	5	Ropa hecha, bonetería y lencería. Embarques extranjeros	36	72	72	27				3	30	1 s/M
1650	5	Sal envasada	4.5		9	4.5				3	10	1 s/M
1660	1	Semen y otros productos químicos o naturales en termorefrigerantes	10			200			200	3	10	10 s/M
1670	5	Tabaco en rama o en pacas	9		63	45			3	10	1	1 s/M
1680	5	Tapetes y alfombras	16	24	78	64				3	30	1 s/M
1690	5	Telas en fardos. Embarques locales	13.5	4.5	31.5	13.5	4.5			3	30	1 s/M
1700	5	Telas en fardos. Embarques extranjeros	27	9	58.5	27	13.5			3	30	1 s/M
1710	5	Tubería metálica	8	8	18					3	10	1 s/M
1720	5	Varilla de acero	4		20					3	20	1 s/M
1730	1	Vidrio, artículos de	10	5			290			3	10	3 s/M
1740	1	Vidrio plano	10				250			3	10	3 s/M
1750	5	Viguetas de acero	4		20					3	20	1 s/M
1760	2	Vinos y licores embotellados. Embarques locales	22.5	189	9		58.5			3	30	1 s/M
1770	2	Vinos y licores embotellados. Embarques extranjeros	55	415	20		125			3	30	3 s/M
1780	5	Vinos y licores en pipa o carro tanque	5					50		3	30	1 s/M
1790	5	Yeso en sacos	5		30				30	3	10	3 s/M

**ANEXO C**  
**REGLAS DE YORK-AMBERES 1994**  
**(resumen)**

***Regla de interpretación***

En el ajuste de la *Avería Gruesa* se aplicarán las siguientes reglas, con exclusión de cualquier ley o práctica inconsistente de dichas reglas. Excepto lo dispuesto por la regla suprema y las reglas numéricas, la *Avería Gruesa* se ajustará de acuerdo a las reglas alfabéticas.

***Regla suprema***

En ningún caso habrá autorización para sacrificios o gastos a menos que se hagan o incurran razonablemente.

***Reglas alfabéticas***

- ⇒ Regla A.- Existe un acto de *Avería Gruesa* cuando, y solamente cuando, intencional y razonablemente se haga o incurra un sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común con el propósito de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en una aventura marítima común.
- ⇒ Regla B.- Existe una aventura marítima común cuando una o más embarcaciones están remolcando o impulsando a otra u otras embarcaciones, todas ellas involucradas en actividades comerciales y no en una operación de salvamento. Estas reglas se aplicarán cuando se tomen medidas para preservar de un peligro común a las embarcaciones y sus cargamentos.
- ⇒ Regla C.- Se admitirán en *Avería Gruesa* sólo las pérdidas, daños y gastos que se hagan o incurran como consecuencia directa de un acto de *Avería Gruesa*. En ningún caso se admitirán en *Avería Gruesa* las pérdidas, daños y gastos incurridos en daños al medio ambiente o consecuencia de derrame o echazón de sustancias contaminantes de las propiedades involucradas en la aventura marítima común. No se admitirán en *avería gruesa* la demora, pérdida de mercado y cualquier pérdida o daño hecho o gasto incurrido debido al retraso durante o después del viaje, ni tampoco sus pérdidas indirectas.
- ⇒ Regla D.- La obligación de contribuir a la *Avería Gruesa* no se efectúa aunque el evento que originó el sacrificio o gasto pueda haber sido por error de una o más de las partes involucradas en la aventura, sin perjuicio de los recursos o defensas que puedan establecerse en contra o a favor de dicha o dichas partes, con respecto a tal error.
- ⇒ Regla E.- Todas las partes que reclamen la *Avería Gruesa* deberán notificar por escrito, al ajustador de la avería, de sus pérdidas o gastos dentro de los 12 meses después de que la aventura marítima común terminó.

- ⇒ Regla F.- Algún gasto adicional incurrido en sustitución de otro que hubiera sido aceptado en *Avería Gruesa*, será considerado como *Avería Gruesa* y así admitido sin tomar en cuenta el ahorro efectuado por los intereses, si lo hubo, pero solamente hasta el importe del gasto de la *Avería Gruesa* así avaluado.
- ⇒ Regla G.- La liquidación de la avería gruesa se establecerá, tanto para la estimación de las pérdidas como para la contribución, con arreglo a los valores existentes en la fecha y lugar donde termina la aventura (ver ejemplo de *Avería Gruesa* del Capítulo 2).

### **Reglas numéricas**

- ◇ *Regla I. Echazón de la carga.-* Ninguna echazón de la carga será admitida en *Avería Gruesa* a menos que tal carga se transporte de acuerdo con las costumbres reconocidas del comercio.
- ◇ *Regla II. Pérdidas o daños causados por sacrificios para la seguridad común.-* Serán admitidas en *Avería Gruesa* las pérdidas o daños causados a las propiedades involucradas en una aventura marítima común debido a, o en consecuencia de sacrificios hechos para la seguridad común, y por el agua que penetre a las bodegas al abrir las escotillas o al practicar cualquier otra aventura con el propósito de efectuar una echazón para la seguridad común.
- ◇ *Regla III. Extinción de fuego a bordo.-* El daño causado a un buque y a su cargamento, o cualquiera de ellos, por agua o de otro modo incluso en el que se produzca por encallar o hundir el buque en llamas para apagar un incendio a bordo será admitido en *Avería Gruesa*, con excepción del daño causado por humo como quiera que hubiese sido causado o por calor del fuego.
- ◇ *Regla IV. Corte de restos.-* Las pérdidas o daños sufridos por cortar los restos o parte del barco que hayan sido previamente perjudicados o que se hubieran perdido efectivamente por accidente, no serán abonados en *Avería Gruesa*.
- ◇ *Regla V. Encallamiento voluntario.-* Cuando una embarcación se encalle voluntariamente en la costa para la seguridad común, haya sido arrojado o no a dicha costa, las pérdidas o daños a las propiedades involucradas en la aventura marítima común a consecuencia de tal encalladura, serán admitidos en *Avería Gruesa*.
- ◇ *Regla VI. Remuneración por salvamento.-* Los gastos incurridos por las partes de la aventura con carácter de salvamento, hechos en virtud de un contrato o de otra manera, serán admisibles en *Avería Gruesa* siempre que las operaciones de salvamento se hayan efectuado con el objeto de preservar de un peligro las propiedades involucradas en la aventura marítima común. Los gastos admisibles en *Avería Gruesa* incluirán cualquier remuneración por salvamento en la que, para determinarla, la

habilidad y los esfuerzos de los salvadores para prevenir o minimizar los daños al medio ambiente hayan sido tomados en cuenta.

- ◊ *Regla VII. Daños a la maquinaria y calderas.-* Los daños causados a cualquier maquinaria o calderas de una embarcación encallada o en una situación de peligro por intentar ponerlo a flote, serán admitidos *Avería Gruesa* si se demuestra que son realmente debidas a la intención efectiva de desencallarlas, en beneficio de la seguridad común al riesgo de tal daño, pero cuando la embarcación esté a flote, bajo ninguna circunstancia se admitirá en *Avería Gruesa* ninguna pérdida o daño causado por el funcionamiento de la maquinaria de propulsión y calderas.
- ◊ *Regla VIII. Gastos de alijo (aligerar) de una embarcación y daños consecuenciales.-* Cuando una embarcación está encallada y el cargamento, las provisiones y el combustible del mismo, o cualquiera de ellos, son descargados en circunstancias tales que esas medidas constituyan un acto de *Avería Gruesa*, los gastos suplementarios de alijo, alquiler de barcasas y reembarque (si lo hay), así como las pérdidas o daños a las propiedades involucradas en la aventura marítima común que resulten por tal motivo, serán admitidos en *Avería Gruesa*.
- ◊ *Regla IX. La carga, los objetos de la embarcación y las provisiones usadas para combustible.-* La carga, los objetos y provisiones de la embarcación o cualquiera de ellos usados como combustible para la seguridad común en momento de peligro, serán admitidos en *Avería Gruesa*, pero para la admisión del costo de los objetos y las provisiones de la embarcación la *Avería Gruesa* se acreditará con el costo estimado del combustible que de cualquier otra manera hubiera sido consumido en proseguir el viaje.
- ◊ *Regla X. Gastos en el puerto de refugio.-*
  - a) Cuando una embarcación haya entrado en un puerto o lugar de refugio, o haya regresado a su puerto o lugar de embarque a consecuencia de un accidente, sacrificio u otras circunstancias extraordinarias que exijan esta determinación para la seguridad común, los gastos de entrada al puerto o lugar serán admitidos en *Avería Gruesa*, y cuando la embarcación vuelva a salir nuevamente con todo o parte de su cargamento original, los gastos correspondientes a la salida del puerto o lugar, y que sean consecuencia de dicha entrada o regreso, serán igualmente admitidos en *Avería Gruesa*.
  - b) El costo de manejo a bordo o la descarga de la mercancía, combustible o provisiones, ya sea en el puerto o lugar de embarque, de escala o de refugio, será admitido en *Avería Gruesa*, cuando el manejo a descarga de la mercancía haya sido necesario para la seguridad común o para facilitar la reparación del daño a la embarcación causado por un sacrificio o accidente, si la reparación fué necesaria para la segura continuación del viaje, excepto aquellos casos en que el daño a la embarcación es descubierto en el puerto o lugar de embarque o escala sin cualquier accidente u otras circunstancias extraordinarias relacionadas con el daño que haya tenido lugar durante el viaje.

c) Siempre que los gastos de manejo o alijo del cargamento, del combustible o de las provisiones sean admitidos en *Avería Gruesa*, entonces los gastos de almacenaje, incluyendo los de seguros si se han incurrido razonablemente, los de reembarque y reestiba serán admitidos en *Avería Gruesa*.

◇ *Regla XI. Salarios y manutención de los tripulantes y otros gastos inherentes para ganar un puerto de refugio, su estadía en dicho puerto, etc.-*

a) Los salarios y manutención del capitán, oficiales y demás tripulantes, razonablemente incurridos, así como el combustible y las provisiones consumidas durante la prolongación de un viaje ocasionada por la entrada de un buque en un puerto o lugar de refugio o para retornar a su puerto o lugar de embarque, deben ser admitidos en *Avería Gruesa*. El combustible y las provisiones consumidas durante el periodo de detención serán admitidos en *Avería Gruesa*, excepto aquel combustible o provisiones consumidas efectuando reparaciones no admitidas en *Avería Gruesa*. Los gastos portuarios incurridos durante el periodo suplementario de detención serán admitidos en *Avería Gruesa*, excepto aquellos gastos incurridos únicamente en reparaciones no admisibles en *Avería Gruesa*. Cuando cualquier autoridad prohíba oficialmente el uso de una embarcación, o esta no prosiga su viaje original, los salarios y manutención del capitán, oficiales y demás tripulantes así como el combustible y las provisiones consumidas y los gastos portuarios se admitirán en *Avería Gruesa* sólo hasta la fecha que dicha prohibición oficial de uso de la embarcación o hasta la fecha de abandono del viaje o hasta la fecha en que se termine la descarga del cargamento si tal prohibición oficial de uso del buque o en abandono del viaje ocurren antes de dicha fecha.

c) Para propósitos de estas reglas, los salarios deberán incluir los pagos hechos para o en beneficio del capitán, oficiales y demás tripulación, aún cuando dichos pagos hayan sido impuestos a los navieros por ley o bajo los términos de los artículos de las leyes de empleo.

d) El costo de las medidas tomadas para preservar o minimizar los daños al medio ambiente deberán ser admitidos en *Avería Gruesa* cuando si incurra en alguna o en todas las siguientes circunstancias :

- i) Como parte de una operación realizada para la seguridad común la cual hubiera sido empezada por una parte externa a la aventura marítima común, podría darle derecho a esa parte a una remuneración por salvamento.
- ii) Como condición para entrar o salir de algún puerto o lugar bajo las circunstancias descritas en la Regla X (a).
- iii) Como condición de permanecer en algún puerto o lugar bajo las circunstancias descritas en la Regla X (a), provisto que cuando ya existe un escape o derrame de sustancias contaminantes, el costo de cualquier medida adicional requerida para prevenir o minimizar la

contaminación o el daño al medio ambiente no será admitido como *Avería Gruesa*.

iv) Necesariamente relacionada con la descarga, almacenaje y reembarque de mercancía, siempre y cuando el costo de esas operaciones sean admisibles en *Avería Gruesa*.

- ◊ *Regla XII. Daños a la mercancía en el desembarque.-* Serán admitidas en *Avería Gruesa* los daños o pérdidas de las mercancías, combustible o provisiones a consecuencia del manejo, desembarque, almacenaje, reembarque y reestiba de las mismas cuando, y sólo cuando, los costos de esas medidas respectivamente sean admitidos en *Avería Gruesa*.
- ◊ *Regla XIII. Deducciones del costo de las reparaciones.-* Las reparaciones que se abonen en *Avería Gruesa* no estarán sujetas a deducciones por diferencias de *nuevo a viejo* cuando los materiales o partes viejas se repongan por nuevas, salvo que la embarcación tenga más de 15 años de edad en cuyo caso se hará una deducción de un tercio. Las deducciones se harán sólo del costo de los materiales y partes nuevas cuando estén terminados y listos para ser instalados en la embarcación. No se harán deducciones por lo que respecta a provisiones, municiones de boca, anclas y cables de cadena. Los gastos de dique seco y de varadero y los costos de mudar fondos se abonarán totalmente. No se abonarán en *Avería Gruesa* los costos de limpieza, pintura o revestimiento de dichos fondos hayan sido pintados o revestidos dentro de los doce meses anteriores a la fecha del acto de *Avería Gruesa*, en cuyo caso se abonará la mitad de dichos costos.
- ◊ *Regla XIV. Reparaciones temporales.-* Cuando se efectúen a un buque reparaciones provisionales para la seguridad común o por un daño causado en sacrificio de *Avería Gruesa*, ya sea en un puerto de carga, de escala o de refugio, el costo de tales reparaciones será admitido en *Avería Gruesa*.
- ◊ *Regla XV. Pérdida de flete.-* La pérdida de flete resultante de una pérdida o daño del cargamento, será bonificada en *Avería Gruesa* tanto si es causada por un acto de *Avería Gruesa* como si la pérdida o daño del cargamento se abona como dicha clase de *Avería Gruesa*.
- ◊ *Regla XVI. Importe que se abonará por pérdidas o daños de carga sacrificada.-* El importe que se abonará en *Avería Gruesa* por daños o pérdidas de la carga sacrificada será el monto del daño que se haya sufrido por dicha causa, basado en el valor que tenga al momento de la descarga, determinado por las facturas comerciales enviadas al consignatario si no hubiese tales facturas por los valores de embarque. Cuando las mercancías así averiadas sean vendidas y el monto de los daños no sea convenido de otra manera, la pérdida que se abonará en *Avería Gruesa* será la diferencia entre el producto neto de la venta y el valor neto que tenga la mercancía en estado sano computado.
- ◊ *Regla XVII. Valores contribuyentes.-* La contribución a la *Avería Gruesa* será establecida sobre los valores reales netos de las propiedades al terminar la aventura, excepto que el valor de la carga será el que esta tenga

- al momento de la descarga, determinado por las facturas comerciales enviadas al consignatario o, si no hubiese tales facturas, por los valores del embarque.
- ◊ **Regla XVIII. Daños a la embarcación.-** La cantidad que se abonará en *Avería Gruesa* por pérdida o daños a la embarcación, su maquinaria o aparejo (conjunto de velas y jarcias de las embarcaciones) causados por un acto de *Avería Gruesa* será como sigue.
    - a) Cuando se reparen o reemplacen.- El costo razonable de reparar o reemplazar dichas pérdidas o daños sujeto a las deducciones de acuerdo con la Regla XIII.
    - b) Cuando no se reparen o reemplacen.- La depreciación razonable originada por dichas pérdidas o daños, pero sin exceder el costo estimado de reparaciones
  - ◊ **Regla XIX. Cargamento declarado equivocadamente o sin declarar.-** No se abonarán en *Avería Gruesa* las pérdidas o daños sufridos por las mercancías embarcadas sin conocimiento del armador, o de sus agentes o por las mercancías que al embarcarlas fueron deliberadamente mal declaradas, pero tales mercancías de ser salvadas quedarán obligadas a contribuir a la *Avería Gruesa*.
  - ◊ **Regla XX. Adelanto de fondos.-** Se abonará en *Avería Gruesa* una comisión de 2% sobre los desembolsos por la *Avería Gruesa*, exceptuando los salarios y manutención del capitán, oficiales y demás tripulación y el combustible y provisiones no reemplazados durante el viaje.
  - ◊ **Regla XXI. Interés sobre las pérdidas admitidas en Avería Gruesa.-** Sobre el importe de los gastos, sacrificios y bonificaciones admitidos en *Avería Gruesa*, se abonará un interés de 7% anual, durante los tres meses después de la fecha de la liquidación de la *Avería Gruesa*, tomando en cuenta las admisiones vencidas hechas por algún pago a cuenta, de los intereses contribuyentes o por el fondo de depósitos de *Avería Gruesa*.
  - ◊ **Regla XXII. Tratamiento de depósitos en efectivo.-** Cuando se hayan recibido depósitos en efectivo para responder de las responsabilidades del cargamento en *Avería Gruesa* en gastos de salvamento u otros gastos especiales, se colocarán dichos depósitos sin ninguna demora en una cuenta especial mancomunada a nombre de dos depositarios siendo uno de ellos un representante designado por los depositarios en un banco aceptado por ambos. Las cantidades así depositadas, aumentadas con los intereses que devenguen si los hay, se conservarán como garantía para asegurar el pago a las partes que tienen derecho a ello en la *Avería Gruesa*, en los gastos de salvamento o otros gastos especiales pagaderos por el cargamento por cuya cuenta se hayan constituido los depósitos.

**ANEXO D**  
**LAS REGLAS DE LA HAYA DE 1921, INCORPORADAS EN EL CONVENIO**  
**INTERNACIONAL DE BRUSELAS DE 1924**  
**(resumen)**

*Definiciones.*

Las reglas de La Haya comienzan en el artículo I con la definición de algunas expresiones que se utilizan con frecuencia en su texto. Así se dispone que la palabra "transportistas" querrá decir el armador o fletador que suscriba un contrato de transporte con el cargador. "Contrato de transporte" se aplica sólo a los contratos de transporte formalizados en un conocimiento de embarque o documento similar que sirva como título entanto que tal documento se refiera al transporte de mercancías por mar. Por "mercancías" se entienden los géneros, bienes, mercaderías y artículos de cualquier clase excepto animales vivos y el cargamento que por el contrato de transporte se declare que es portado sobre cubierta y así lo sea efectivamente. Entre otras cosas, se hace constar además que en todos estos contratos de transporte de mercancías por mar, el transportista será subordinado a las obligaciones y responsabilidades que posteriormente se indican, en relación con la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de dichas mercancías, disfrutando también de los derechos e inmunidades que así mismo se especifican más adelante.

*Obligaciones y responsabilidades.*

El artículo III habla de las obligaciones y responsabilidades de las partes contratantes. Lo que aquí nos interesa sobre todo son las responsabilidades del transportista, y a este respecto, el inciso 1. De este artículo dispone que "El transportista estará obligado antes y al comienzo del viaje a ejercer la debida diligencia para

- a) Poner el buque en condiciones adecuadas de hacerse a la mar.- Este inciso define claramente las obligaciones del transportista, y para verse libre de su responsabilidad por pérdida o daños originados en la falta de navegabilidad del buque, el transportista debe en primer lugar probar la causa de tal pérdida o daño y en seguida demostrar que ha ejercido la debida diligencia. Para definir el término *condición de navegabilidad* sirve la pregunta si un transportista prudente y cuidadoso habría permitido la salida del buque para el viaje contemplado a sabiendas de que el defecto existía al comenzar dicho viaje.
- b) Dotar, equipar y abastecer convenientemente al buque.- El segundo inciso del mismo Artículo III dispone que el transportista deberá adecuadamente y con el mayor cuidado, cargar, manipular, estibar, portear, guardar, conservar, atender y descargar las mercancías transportadas. Esta obligación impuesta al transportista también se extiende a sus servicios,

agentes y demás personas empleadas para efectuar cualquiera de estas tareas. Se notará que el transportista es, por lo tanto, responsable de las operaciones de carga y descarga, comenzando su responsabilidad desde el mismo momento en que recibe la mercancía en los aparejos para ser levantada a bordo del buque y no termina hasta que la mercancía sale de los aparejos al concluir la descarga.

c) Acondicionar las bodegas, cámaras frigoríficas y de enfriamiento y todas las demás partes del buque en que las mercancías son transportadas, en forma satisfactoria y segura para su recepción, transporte y conservación". El tercer inciso del mismo artículo estipula la obligación del transportista de extender, a petición del cargador, un conocimiento de embarque, y enumera los datos que entre otros deben figurar en dicho conocimiento de embarque. Tales datos esenciales son los siguientes :

- \* las marcas principales necesarias para la identificación de la mercancía
- \* el número de bultos o piezas o la calidad o peso, según el caso, conforme hayan sido declarados por escrito por el cargador ;
- \* El estado y la condición aparentes de las mercancías.

Se aclara que ningún transportista estará obligado a considerar en el conocimiento de embarque datos acerca de los cuales sospecha con razonable fundamento que no corresponden exactamente a las mercancías recibidas, ni tampoco cuando carece de medios razonables para comprobar tales datos.

El anexo 4 del Artículo III establece el principio de que el conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción de las mercancías por el transportista tal como hayan sido descritas en aquel documento, de acuerdo con lo que acabamos de mencionar.

El inciso sexto describe el procedimiento que debe ser adoptado para establecer y demostrar la responsabilidad del transportista. Se dispone que la retirada de la mercancía será una presunción de la entrega de la misma por el transportista en la forma y condición consignada en el conocimiento de embarque, salvo que :

- 1) sea cursado aviso por escrito de pérdida o daño y de la naturaleza de tal pérdida o daño al transportista o a su agente en el puerto de descarga, antes o en el momento de la retirada de las mercancías;
- 2) o si la pérdida o daño no fuese aparente, dentro de los tres días siguientes.

En círculos navieros se reconoce generalmente que cuando se desembarcan del buque mercancías con pérdidas o daños aparentes en el momento de la descarga, bajo una reserva calificada por parte del consignatario o de una autoridad portuaria, tal reserva se considera como prueba de que los daños ocurrieron dentro del período dentro del cual la mercancía se hallaba en la custodia del transportista, siempre y cuando no se incurra en una demora irracional en determinar la magnitud de tales daños. Si el transportista en este caso rechaza la responsabilidad, la prueba también le incumbe a él.

Si no se hace reserva al recibir la mercancía dentro de los tres días siguientes, tal como lo disponen las reglas, esta omisión no significa que automáticamente el transportista haya quedado libre de responsabilidad. De suma importancia es la tripulación prevista en el mismo Artículo III, inciso 6 de las Reglas, concebida en los siguientes términos : "En cualquier caso, el transportista y el buque quedarán libres de toda responsabilidad respecto de pérdida o daño, salvo que se entable litigio dentro de un año después de la entrega de la mercancía o después de la fecha en la cual la mercancía hubiera tenido que ser entregada".

Se supone que con "entrega" se entiende descarga de los aparejos del buque puesto que desde este mismo momento dejan de aplicarse las Reglas. Y el último párrafo del mismo inciso dispone que : "En el caso de cualquier daño, cierto o presunto, el transportista y el receptor se darán mutuamente todas las facilidades razonables para inspeccionar y tarjar las mercancías".

El inciso 8 del mismo Artículo III de las Reglas contiene una de las disposiciones más importantes : "Cualquier cláusula, pacto o convenio en un contrato de transporte, que exonere la responsabilidad al transportista o al buque por pérdida o daño a/o en relación con mercancías que provenga de negligencia, culpa o falta en los deberes u obligaciones estipulados en este artículo, o que disminuya tal responsabilidad en una forma distinta de la establecida por estas Reglas, será nulo y sin efecto alguno. Culquier cláusula que de alguna forma ceda al transportista el beneficio del seguro contratado por el cargador, será considerada como cláusula que exonera al transportista de responsabilidad".

#### *Derechos e Inmunidades*

El artículo IV establece las circunstancias en las cuales los transportistas quedan exentos de responsabilidad y a quienes incumbe la obligación de demostrar tales circunstancias. El primer inciso de este artículo repite en un cierto modo lo ya establecido en el primer inciso del Artículo III, en el sentido de que ni el transportista ni el buque serán responsables de pérdidas o daños que provengan de la falta de navegabilidad del buque, salvo que esta falta de navegabilidad del buque sea causada por falta de debida diligencia por parte de los transportistas de poner el buque en tales condiciones de navegabilidad. Además se estipula expresamente que "siempre que la pérdida o el daño hayan resultado de la falta de condiciones de navegabilidad, la prueba de que se ha ejercido la debida diligencia recaerá en el transportista o en otra persona que se beneficie de la exoneración prevista en este Artículo".

Las exoneraciones en que se amparan los transportistas con mayor frecuencia se enumeran en el segundo inciso del Artículo IV bajo las letras a) a la q). Dice este inciso en su introducción que ni el transportista ni el buque serán responsables de pérdidas o daños que resulten o provengan de los actos o circunstancias que bajo a)-q) se enumeran. Tales actos o circunstancias son:

- a) *Acto, negligencia o falta del Capitán, de los marineros, pilotos o servidores del transportista en la navegación o administración del buque.-* Debe tenerse presente que, en primer lugar, el transportista debe mostrar la naturaleza del acto o de la omisión responsables del daño, y al mismo tiempo, el ejercicio de la debida diligencia para poner el buque en condiciones de navegabilidad.
- b) *Incendio, salvo el causado por la falta actual o complicidad del transportista.-* A parte de la falta actual o complicidad del transportista mismo, es esta una exención absoluta de pérdidas o daños que provengan de incendio, pero la prueba de que el incendio fué causado sin la falta actual o complicidad del mismo transportista incumbe a éste. Si el incendio se debe a falta de navegabilidad no se admite esta inmunidad, salvo que el transportista demuestre que ha ejercido la debida diligencia para poner el buque en condiciones de navegabilidad.
- c) *Riesgos, peligros y accidentes de mar o de otras aguas navegables.-* Bajo "riesgos, peligros o accidentes de mar" deben entenderse sólomente accidentes que resultan del impacto de las olas o otros peligros inherentes a la navegación, tales como tempestades, niebla, bancos de arena, colisiones, objetos fijos o móviles encontrados por el buque en el curso del viaje. Con declarar simplemente que el buque ha encontrado mar gruesa o vientos fuertes durante su viaje, el transportista no puede eximirse de su responsabilidad. Debe tratarse de circunstancias accidentales, excepcionales e imprevisibles.
- d) *Acto de Dios (fuerza mayor).-* Incumbe al transportista la obligación de probar que la pérdida fué ocasionada sin intervención humana. "El acto de Dios es tan sólo una manera corta de expresar la siguiente proposición : Un transportista común y corriente no es responsable de cualquier accidente referente al cual él puede demostrar que se debe a causas naturales, directa y exclusivamente, sin intervención humana, y que no hubiera podido ser prevenido con cualquier cuantía de previsión, esfuerzo y cuidado que pudiera razonablemente esperarse de él".
- e) *Acto o hecho de guerra*
- f) *Actos de enemigos públicos*
- g) *Detenciones y restricciones de príncipes, gobernantes o pueblos, o comiso bajo proceso legal*
- h) *Restricciones de cuarentena*
- i) *Acto u omisión del cargador o dueño de la mercancía, su agente o representante.-* Si el transportista logra demostrar que la pérdida o el daño fué causado por un acto o una omisión del cargador o dueño de la mercancía o su gente, queda exento de responsabilidad.
- j) *Huelgas o "lock-out" (cierres patronales) o paralización o restricción de mano de obra por cualquier causa, sea parcial o general*
- k) *Motines y conmociones civiles.-* El transportista no queda exento de toda responsabilidad por pérdidas que ocurren durante un periodo de tales disturbios, sino que debe probar que tales condiciones fueron la única causa

de las pérdidas o daños registrados, y que en nada contribuyó negligencia por parte del transportista o del buque.

- l) *Salvamento o intento de salvamento de vidas o bienes en el mar*
- m) *Merma en volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño que provenga de defecto inherente, cualidad o vicio de la mercancía.-* Esta exclusión se refiere al vicio propio o cualidad intrínseca de la mercancía. Merma es toda pérdida debida a que la mercancía se derrama por sí misma, sin tomar en cuenta la magnitud de tal pérdida, y por lo tanto, sin limitación al derrame usual y ordinario.
- n) *Insuficiencia de embalaje.-* No es suficiente para el transportista argumentar que no habría ocurrido ninguna pérdida y ningún daño si la mercancía hubiese estado mejor embalada o protegida. Cuando el transportista ha expedido un conocimiento de embarque limpio, declarando haber recibido la mercancía en estado y condición aparentemente buenos, esta constancia le impide acogerse a dicha exención si la insuficiencia del embalaje era visible exteriormente en el curso de una verificación razonable en el momento del embarque.
- o) *Insuficiencia o condición inadecuada de las marcas.-* Esta exclusión excusa al transportista generalmente sólo cuando logra probar que la mercancía no puede identificarse debido a la insuficiencia de las marcas y que no la ha perdido o que la causa de la pérdida fue otro peligro exceptuado.
- p) *Defectos latentes que no pueden descubrirse mediante el ejercicio de la debida diligencia.-* Un defecto puede llamarse latente cuando no puede ser descubierto por una persona competente con pericia mediante métodos razonables.
- q) *Cualquier otra causa que surja sin falta actual y complicidad del transportista, o sin falta o negligencia de los agentes o servidores del transportista, pero la obligación de la prueba incumbirá a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, demostrando que ni la falta actual o complicidad del transportista ni la falta o negligencia de sus agentes o servidores contribuyen a la pérdida o al daño*

El transportista para exonerarse de la responsabilidad tiene que probar que una pérdida o un daño no ha sido causado por culpa suya ni por culpa de sus agentes servidores.

Entre las disposiciones restantes de las Reglas de La Haya cabe mencionar todavía el inciso 5 del mismo Artículo IV cuyo texto es el siguiente : "Ni el transportista ni el buque serán ni podrán ser en caso alguno responsables de cualquier pérdida o daño a/o en relación con mercancías por un importe superior de 100 libras esterlinas por bulto o unidad o el equivalente de esta suma en otra moneda, salvo que la naturaleza y el valor de tales mercancías hayan sido declarados por el cargador antes del embarque e insertos en el conocimiento de embarque".

Esta declaración, si está insertada en el conocimiento de embarque, será una prueba de prima facie, pero no será obligatoria ni conclusiva para el

transportista. Por convenio entre el transportista, capitán o agente del transportista y el cargador, podrá fijarse otro monto máximo, siempre que el mismo no sea inferior a la cifra arriba mencionada.

Ni el transportista ni el buque serán responsables en ningún caso de pérdidas o daños a/o en relación con mercancías si la naturaleza o el valor de las mismas han sido a sabiendas declarados falsamente por el cargador en el conocimiento de embarque”.

El límite máximo de responsabilidad fijado en 100 libras por las Reglas de La Haya es a la vez el mínimo a que el transportista puede reducir su responsabilidad. Las diferentes legislaciones nacionales a que han sido incorporadas estas Reglas contienen a veces este mismo límite, a veces su equivalente de entonces en la respectiva moneda nacional, y a veces se han fijado límites diferentes. Así, por ejemplo, en la Ley de los Estados Unidos de 1936 para el transporte de mercancías por mar se ha fijado este límite en \$500.00 USD por bulto o por unidad usual de flete.

## ANEXO E

### EL CONTENEDOR COMO MODALIDAD DEL TRANSPORTE

Su país de origen es sin lugar a duda Estados Unidos y sus orígenes a escalas mayores los encontramos después de la guerra. En 1928 se celebró el International Road Transport Congress, con objeto de promover la "contenerización". A final de la 2a guerra mundial se desarrolla en Inglaterra una caja similar al contenedor que conocemos en nuestros días. A principios de los años 50's se inicia en Alaska un servicio de contenedores y fué Alaska la primera que aprovechó las ventajas de la contenerización desarrollando el uso de contenedores de 40' de largo transportados por medio del conjunto barcaza-remolcador. Posteriormente, un jefe de máquinas de la firma American President Lines, diseñó la primera conversión de un buque convencional a un buque portacontenedores.

En 1951 TMT (Trailer Marine Transport) inició por primera vez el servicio entre Estados Unidos y Puerto Rico con el conjunto de un contenedor sobre una plataforma (chasis), siendo un contenedor de 20' hecho en Estados Unidos. La primera prueba a gran escala fué el transporte de material militar por contenedores en 1952.

El Sr. Mc Lean, padre del contenedor funda en 1955 la Compañía Pan-Atlantic Steamship Corporation que opera con dos modos de transporte diferente, el autotransporte y el marítimo. En 1957 termina la adaptación del primer buque portacontenedores, el SS Gateway. Dos años después funda la compañía Sea Land que sin duda alguna ha sido por muchos años la empresa pionera del contenedor. Fué Mc Lean el primero en implantar a gran escala el sistema llamado House/House. Efectuó la logística y el transporte del embarque más grande realizado por el gobierno de los Estados Unidos y que fué el tristemente célebre envío de material bélico y provisiones a Vietnam.

Durante el periodo de 1960-1970, se desarrolla la contenerización a gran escala y en forma muy acelerada. En 1950 la tecnología en construcción de buques había avanzado en sus equipos e instalaciones. La implantación del contenedor en la marina mercante, redujo sustancialmente el tiempo de estadía de los buques, ya que al tener unidades modulares, las operaciones de carga y descarga son más eficientes, permitiendo tener una mayor seguridad disminuyendo la posibilidad de robos, pérdidas y daños.

Si bien el concepto de contenedor es sencillo en principio, su utilización es particularmente compleja, pues requiere de medios financieros enormes, una organización muy compleja y a escala internacional de un control y seguimiento muy estrecho para el óptimo aprovechamiento del equipo.

Los contenedores están diseñados y construidos especialmente para cumplir con los requerimientos coordinados de transporte intermodal por ferrocarril, carretera, mar y aire. El transporte coordinado intermodal perfecto puede únicamente lograrse aplicando el sistema de contenedores. Cuando se establece el sistema de contenedores pueden lograrse muchas ventajas :

1. Simplificación en el embalado de la carga, con el consiguiente ahorro en los costos de empaque.
2. Protección contra hurtos y daños a la carga.
3. Ahorro en costo de transporte por tierra.
4. Ahorro en costos de inventario, dada su mayor facilidad de movimientos.
5. Simplificación de la documentación.
6. **Reducción en las primas de seguro.**

Las ventajas por parte de las compañías propietarias de buques portacontenedores son :

- a) Reducción en los costos de manejo de la carga
- b) Solución de los problemas de congestión en los puertos, consecuencia de la escasez de la mano de obra
- c) Mejora en el factor de disponibilidad del buque y posibilidad de continuar trabajando incluso bajo la lluvia

El sistema de contenedores es el único método de transporte que satisface los tres requerimientos del mismo : velocidad, costo reducido y confiabilidad. El pallet, como tipo de carga unitarizada fué entre otros el que originó el desarrollo del contenedor.

Así pues, entendemos por contenedor la unidad de transporte cuyas principales características son :

- I. De carácter permanente y por tanto, suficientemente resistente para usarlo varias veces
- II. Ideado para facilitar el transporte de mercancías por varios medios de transporte, sin manipulación o manejo de la carga entre el origen y el destino.
- III. Provisto de dispositivos que permiten su fácil movimiento y transporte
- IV. Diseñado de manera que sea fácil de llenar y vaciar
- V. De forma de paralelepípedo rectangular

Los contenedores pueden ser clasificados por :

- a) *Por sus dimensiones.*- Largo, alto y ancho
- b) *Por su material de construcción.*- El más común es el contenedor de acero corrugado soldado aunque también hay de aluminio y de fibra de vidrio
- c) *Por su uso.*- Existen varios tipos de contenedores de acuerdo a su utilización o al tipo de carga que van a transportar : De uso general o carga seca (Dry Cargo), Sin techo (Open Top), Media altura (Half Height), Aislado (Insulated), Refrigerado, Ventilado, Plataforma (Flat Rack), Tanque o cisterna, Plataforma plegable (Collapsible Flat Rack), Bulk o granelero y Especiales

Dimensiones de contenedores

Tipo : Carga	Medidas externas			Medidas internas			pies/mts (cúbicos)	libras / kilogramos
	Largo pies/mts	Ancho pies/mts	Alto pies/mts	Largo pies/mts	Ancho pies/mts	Alto pies/mts		
seca								
53'x9'6"	53'0"	8'6"	9'6"	52'3"	8'2"	8'10"	3830 cu ft	56450
High Cube	16.15	2.59	2.91	15.95	2.50	2.70	108.5	25600
48'9'6"	48'0"	8'6"	9'6"	47'6"	8'2"	8'10"	3450-3490	56800-59100
High Cube	14.63	2.59	2.91	14.48	2.49	2.71	97.7-98.8	25770-26810
45'x9'6"	45'0"	8'0"	9'6"	44'8"	7'8"	8'10"	3050	64250
High Cube	13.72	2.44	2.91	13.56	2.35	2.70	86.37	29140
40'x9'6"	40'0"	8'0"	9'6"	39'6"	7'8"	8'10"	2700-2715	58970-60400
High Cube	12.19	2.44	2.91	12.03	2.35	2.71	76.40-76.88	26750-27400
40'x8'6"	40'0"	8'0"	8'6"	39'6"	7'8"	7'10"	2390-2397	58820-60740
	12.19	2.44	2.59	12.03	2.235	2.39	67.70-67.80	26680-27550
20'x8'6"	19'10"	8'0"	8'6"	19'4"	7'8"	7'9"	1158-1186	39380-47880
	6.06	2.44	2.59	5.90	2.34	2.38	32.85-33.58	17860-21700
Carga refrigera da								
45'x9'6"	45'0"	8'0"	9'6"	42'9"	7'6"	8'2"	2635	58070
High Cube	13.72	2.44	2.91	13.05	2.29	2.50	74.60	25430
40'x9'6"	40'0"	8'0"	9'6"	37'9"	7'6"	8'2"	2315-2338	56680-63150
High Cube	12.19	2.44	2.91	11.51	2.29	2.49	65.50-66.25	25710-28642
40'x9'	40'0"	8'0"	9'0"	37'8"	7'4"	7'7"	2102-2158	56530-57300
High Cube	12.19	2.44	2.74	11.48	2.23	2.33	59.52-61.09	25640-25990
40'x8'6"	40'0"	8'0"	8'6"	37'8"	7'4"	7'11"	1963-2055	56990-58180
	12.19	2.44	2.59	11.48	2.24	2.18	55.60-58.29	25850-26390

## ANEXO F SINIESTRALIDAD EN MEXICO

### Estadísticas

Estas son estadísticas sobre asaltos cometidos en la carreteras del país de enero a agosto de 1998. El monto de lo robado asciende a 2.5 millones de pesos en 541 ilícitos reportados en 21 entidades del país. Tan sólo en el último mes, en siete estados se registran pérdidas por más de 66 mil pesos.

Estado	Asaltos	Asaltantes	Arma corta	Arma larga	Arma blanca	Lesionados	Homicidios	Violaciones	Importe robado
Estado de México	187	507	412	24	46	6	1	0	368,292
Chiapas	64	272	94	112	56	13	0	0	833,796
Morelos	51	153	107	2	23	11	0	0	241,011
Oaxaca	46	188	102	13	30	10	2	0	361,755
Puebla	41	185	140	37	4	8	0	1	85,690
Guerrero	37	166	105	53	8	8	5	2	182,013
DF	32	99	73	2	6	0	1	0	42,281
Veracruz	27	104	62	15	21	3	1	0	139,785
Michoac.	14	37	28	4	1	0	0	0	52,660
Jalisco	11	26	21	5	0	0	0	0	59,590
Hidalgo	9	26	21	4	1	3	0	0	1,668
Sinaloa	5	14	6	6	0	0	0	0	12,360
Tlaxcala	4	12	12	0	0	5	2	0	8,000
Zacatec.	4	10	10	0	0	0	0	0	5,490
Sonora	2	5	5	0	0	2	0	0	43,292
San Luis Potosí	2	4	4	0	0	0	0	0	14,781
Campec	1	4	2	2	0	0	0	0	700
Ags	1	3	3	0	0	0	0	0	35,000
Baja Cal Norte	1	2	2	0	0	0	0	0	3,000
Nayarit	1	2	0	2	0	0	0	0	2,500
Gro	1	1	1	0	0	0	0	1	2,080
<b>Total</b>	<b>541</b>	<b>1,810</b>	<b>1,210</b>	<b>281</b>	<b>196</b>	<b>69</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>2,495,745</b>

De acuerdo a información proporcionada por la ANIERM (Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana), tenemos la siguiente Tabla Comparativa de Asaltos a Transporte de Carga (1997)

Edo	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Total
Ags								1	1			2
BC												0
BCS												0
Camp												0
Coah	6	3		2	1	1	3			2		18
Col			1									1
Chih				1						1		2
Chis				2	2	6	2	4	1	3		20
DF					2	1		1		1		5
Dgo	1				1							2
Gro		1				1	1				2	5
Gto		2				3	3	4	1	3	1	17

Edo	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Total
Hgo									2	1		3
Jal	2	9	1	5	5	8	5	5	6	4	12	62
Mex	2	1	1		1	1	2	1		1	1	11
Mich	1	1						1	1		1	5
Mor	2								1		1	4
Nay				2		1					1	4
NL		1	1		1					1		4
Oax	5	1	6	5	1	2	1	1	2	5	3	32
Pue	7	4	5		4		3	2		3		28
Q Ro												0
Qro	13	10	9	2	11		9	6	7	7	6	80
SLP	4	4		6	2	2	1	4	8	9	1	41
Sin	2	2	1	2			2			4	5	18
Son			1		2	4	1	3	1		5	17
Tab		1										1
Tamp	1				1	1		1			2	6
Tlax	1	2		4		1	6	10	4	7	4	39
Ver	14	12	5	12	12	12	8	8	12	9	8	112
Yuc												0
Zac		1			1	2	3		2		2	11
ZMCM	4	3	3	4	11	6	8	12	17	23	53	144
TOT	65	56	34	47	58	52	58	64	66	84	108	694

La información sobre siniestralidad en México es escasa y contradictoria. Cada entidad parece tener su propia versión y es altamente necesaria la unificación de información.

El 59 % de los asaltos son hechos a carga y el 41 % a pasajeros. Así mismo el 68 % de los siniestros de unidades de carga son de asalto y robo. Comúnmente los siniestros se registran en las noches. Las entidades más siniestradas de acuerdo al monto del robo son : DF (40.43%), Edo de México (14.12%) y Jalisco (7.16%). El 88 % de los robos se efectúan en los 14 estados del centro del país. Las mercancías más frecuentemente robadas son : Abarrotes y alimentos (29%), Ropa (13%) y Aparatos electrónicos (11%).

*Recomendaciones para disminuir la siniestralidad por robo en la porción terrestre del traslado de mercancías :*

Indicar al operador que extreme las precauciones principalmente en los siguientes tramos carreteros :

- Autopista 5 de mayo  
Carcel de mujeres - Caseta de peaje. Zona metropolitana de la Ciudad de México.
- México-Piedras Negras  
Caseta de peaje Palmillas-Loma Linda, Qro.  
ElHuizache-San Luis Potosí, SLP
- Tepic-Puente Talismán  
Zihuatanejo-Puerto Vicente, Guerrero, Gro  
Mapastepec-Escuintla, Chiapas  
Escuintla-Huixtla, Chiapas

- Tampico-Barra de Navidad  
Encarnación de Díaz-San Juan de los Lagos, Jalisco  
Tepatitlán-Zapotlanejo, Jalisco  
Ojuelos-Lagos de Moreno, Jalisco

Las compañías de seguros en México están limitando la cobertura del seguro de aquellos asegurados que sean robados frecuentemente. En 1996 hubo 15,741 camiones asegurados que presentaron siniestro, siendo 17,000 para 1997. Las compañías de seguros no pueden protegerse de esta situación mediante la elevación de primas y deducibles y no quisieran tener que negar cobertura a clientes potenciales. Por su parte los asegurados no quieren quedar sin protección o tener que pagar una sobre prima para protegerse. Así mismo no quieren tener que competir contra sus propias mercancías (robadas) y dejar a sus clientes en espera del abastecimiento de mercancías.

Las compañías de transporte tienen gran preocupación ante esta situación. Sin embargo, son tan afectadas como las compañías de seguros y los dueños de las mercancías. Esto se debe a que generalmente recuperan sus camiones después de un robo y su responsabilidad bajo las leyes mexicanas es relativamente baja. El manejo de información sobre las mercancías transportadas es la base de este problema. Alguien debe proveer de esta información a los maleantes para que puedan saber cómo y cuando actuar. Las posibles fuentes de esta información son :

- El productor de las mercancías
- Las compañías transportistas
- Las aduanas de ambos países
- El propio cliente final

El primer sospechoso es la persona más cercana al crimen cometido, el operador del camión. También se ha encontrado que los agentes que despachan la carga, el personal logístico involucrado en su movimiento, los guardias y otras personas informadas sobre las mercancías son ocasionalmente fuentes de fugas de información. Las mercancías robadas frecuentemente son redistribuidas con asombrosa velocidad. Los tractocamiones generalmente aparecen dentro de los siguientes dos días al atraco. Hay aproximadamente siete mil camiones robados anualmente en el sistema carretero mexicano. Los restantes son robados en áreas urbanas. Es importante mencionar la falta de acciones efectivas por parte del sistema policiaco. Los asaltantes frecuentemente instruyen a los operadores del camión robado para que informen que el asalto ocurrió en otro lugar al verdadero. De esta forma el proceso de investigación se dificulta.

Sabemos que las mercancías de unos 40,000 camiones es robada anualmente (casi 22,000 en el DF). Los métodos más comunes para tratar de evitar estos atracos son la contratación de escoltas privadas. Tal vez el principal ingrediente para verdaderamente evitar los robos en las carreteras

nacionales sea la certificación y entrenamiento de los operadores de los tractocamiones.

No hay nadie en México que pueda decirnos con certeza si un determinado operador ha sido asaltado con anterioridad, el historial de un operador determinado ó bien si tiene o no antecedentes penales. De acuerdo a las investigaciones hechas por Problem Solvers SA de CV, casi 10 % de los operadores tienen un hermano que ha sido robado en el mismo mes, o tienen un familiar arrestado por participar en un asalto en el mismo mes. Casi el 15 % han sido asaltados en más de una ocasión.

Virtualmente todos los clientes buscan contratar las compañías transportistas más baratas, de las cuales muchas aun subcontratan los servicios. Aquellas compañías que poseen sus propios camiones y operadores son raramente asaltadas. Muchas compañías no saben que sus compañías transportistas no hacen ningún esfuerzo para validar los nombres de sus operadores, antecedentes y direcciones.

Existen compañías dedicadas a instalar sistemas de seguridad y rastreo a los camiones durante su traslado. Podemos decir que se necesita gastar entre 35,000 y 50,000 dólares para proteger de 5 a 8 vehículos. Una herramienta tan cara se usa de forma selectiva a ciertos cargamentos de acuerdo a sus características, ruta, etc. Existen también servicios de escolta a camiones. Este sistema resulta muy caro y su efectividad estará basada en el tiempo que logre mantenerse. Esta medida no dá una verdadera solución al problema dado que la información se sigue filtrando y en cuanto se deja de proteger al camión vuelve a haber siniestros.

Las soluciones sugeridas para poder garantizar una drástica reducción en los asaltos en las carreteras nacionales son las siguientes :

1. Validar las identidades de los operadores mediante :
  - Una base de datos tomada de las compañías de seguros y de la Policía Federal de Caminos.
  - Visitar y fotografiar sus casas. Validar su residencia.
  - Checar los antecedentes penales de los operadores.
2. Entrenar a los operadores
  - Validar sus habilidades de manejo
  - Educarlos en detección y evasión de robos
  - Enseñarles habilidades de comunicación (radio, etc)
3. Guía de procedimientos para las compañías de transporte
  - Desarrollo de rutas aceptables e insistencia para que los operadores las usen. Selección adecuada de provisión de gasolina, lugar para comer y de atraco.
  - Protección y restricción de la información sobre las rutas y mercancías.
4. Guía de procedimientos para las compañías dueñas de las mercancías
  - Protección y restricción de la información sobre las rutas, mercancías y destinos finales.
  - Validar las mercancías antes de su salida de planta.

**ESTA TESIS NO SALE  
DE LA BIBLIOTECA**

- Aprender que deben de pedir a una compañía transportista y cómo lograr que se adapten a los procedimientos de seguridad.
5. Un programa competitivo de inteligencia.
  6. Validación de la ruta usada mediante :
    - Puntos de chequeo en la ciudad o en el sistema carretero
    - Guardias y apoyo técnico (radios, etc)
  7. Investigar arduamente cada robo.
  8. Seguimiento a la carga
    - Puede construirse con apoyo de las autoridades y/o particulares
    - Si la carga es robada actuar inmediatamente en búsqueda de la recuperación de la carga.

El punto importante para todo esto es persuadir al operador de que está siendo monitoreado y de que ha recibido el entrenamiento y apoyo para estar a salvo.

## ANEXO G

### TERMINOS TECNICOS DEL SEGURO MARITIMO

En el manejo de los negocios relacionados con el seguro marítimo, se involucran una serie de términos técnicos y el no entenderlos dificulta el manejo adecuado de los mismos y en ocasiones nos lleva a cometer errores. Dichos términos están relacionados especialmente con la identificación del riesgo y por tanto conllevan a su clasificación, la cual al no ser la adecuada, traerá errores en la asignación y selección de las cláusulas y condiciones que regirán el contrato del seguro. A continuación mencionamos los elementos esenciales de la arquitectura naval y los términos más comunes utilizados en la industria del transporte marítimo :

- ⇒ **Quilla.-** Elemento que va colocado en la línea central del buque y que ocupa todo su largo. Puede estar formado por una pieza o una serie de piezas unidas, y conforma lo que podríamos llamar la columna vertebral del buque.
- ⇒ **Cuadernas.-** Elemento que va colocado perpendicularmente a cada lado de la quilla a intervalos equidistantes a lo largo de la misma y se extiende por el fondo de los costados del buque.
- ⇒ **Estructura.-** Son los elementos que van perpendiculares o paralelos a la quilla haciendo un entramado y que va a conformar el esqueleto del buque. Esta estructura da la resistencia que el buque requiere.
- ⇒ **Forro.-** Es el conjunto de planchas (de madera, fibra de vidrio, acero, aluminio, etc) que van a cubrir a la quilla y a la estructura para darle el acabado al buque.
- ⇒ **Cubiertas.-** También se llaman pisos y son los diferentes niveles que tiene el buque en forma vertical. Estos pisos o cubiertas van corriendo a todo lo largo del buque.
- ⇒ **Mamparos.-** También se le denomina como paredes de separación. Tienen tramos que dividen al buque en espacios o tanques teniendo cada uno de ellos un servicio determinado. Por ejemplo, si es un buque petrolero, estos espacios se usarán como tanques para transportar petróleo. Si se trata de un buque carguero a estos espacios se les llama bodegas.
- ⇒ **Dobles fondos.-** Son los volúmenes integrados por el forro exterior de fondo del casco y la primera cubierta corrida. Este volumen está dividido en toda la longitud del buque en pequeños espacios que se utilizan como tanques para almacenar líquidos.
- ⇒ **Superestructura.-** Esta parte del buque también es conocida como "obra muerta" que se instala sobre la cubierta principal y normalmente tiene como objeto recibir los alojamientos de la tripulación así como el puente o caseta de gobierno.
- ⇒ **Eslora.-** Es el largo del buque medido entre los puntos más extremos del mismo, es decir, es el largo máximo necesario para poderlo colocar (atracar) en un muelle.

- ⇒ **Manga.-** Conocida como ancho, es la medida en la parte más ancha del buque. Comúnmente es el centro.
- ⇒ **Puntal.-** Conocido como alto, se define como la medida entre la línea base o quilla y la cubierta más alta del casco, denominada comúnmente como cubierta principal.
- ⇒ **Calado.-** Se define como la altura máxima que alcanza la línea de quilla en el agua al estar flotando el buque.
- ⇒ **Marcas de calado.-** Son las marcas que normalmente tienen los buques en cada costado, señaladas por las autoridades marítimas, indicando la máxima altura de sumersión del casco cuando está a máxima carga.
- ⇒ **Proa.-** Parte delantera del buque, conformada por una pieza o viga vertical que se levanta perpendicularmente o ligeramente inclinada hacia adelante.
- ⇒ **Popa.-** Parte trasera del buque conformada por las partes donde termina la eslora del buque. Tiene diferentes formas y nombres como : Popa de Crucero, Popa Espejo, etc. De la popa pende el timón.
- ⇒ **Babor.-** Lado izquierdo del buque.
- ⇒ **Estribor.-** Lado derecho del buque.
- ⇒ **Tonelajes.-** El tonelaje del buque es otra de las características que mejor define al buque.
- ⇒ **Tipos de tonelaje de registro.-** Se han determinado para la marina dos tipos de tonelaje de registro; el bruto (TRB) que es la capacidad volumétrica total del buque, y el neto (TRN) que es la capacidad volumétrica de los espacios destinados a la carga. Normalmente los TRB y TRN son utilizados por los países y sus puertos para cobrar los impuestos por el uso de muelles, faros y boyas, paso de canales, seguros de protección e indemnización.

## CONCLUSIONES

El Seguro de Transporte Marítimo en México es una rama con un gran potencial de desarrollo para el Actuario.

La nueva era que estamos viviendo caracterizada por una globalización de las economías, apertura de los mercados mundiales, creación de bloques comerciales, de libre comercio, etc, exige que el comercio mundial cuente con la infraestructura adecuada para hacer frente a las crecientes necesidades comerciales a nivel mundial.

El Seguro Marítimo tiene el papel de asegurar a los empresarios mexicanos la continuidad y realización del comercio exterior. El seguro apoya al comercio exterior de México minimizando los riesgos a los cuales este se enfrenta por su propia naturaleza.

El transporte multimodal forma la base para el correcto flujo de mercancías entre los países. Cada vez es mayor el número de empresas que están surgiendo en derredor al transporte multimodal. Estas empresas deben proveer de servicios adecuados al comercio internacional.

El desarrollo de la Logística en nuestro país tiene mucho campo y una gran cantidad de oportunidades para aquellos que incursionen en él y estén dispuestos a invertir y desarrollar en la gran cantidad de partes que lo conforman ; seguros, almacenes, logística, navieras, empresas de transporte, sistemas de seguridad, manejo de inventarios, reexpedición de carga, etc.

Debemos mencionar la limitada participación del Actuario en este gran ramo de la economía y del comercio internacional. Incluso en el mismo ramo de los seguros de transportes nos damos cuenta de que hay muy pocos Actuarios. En su mayoría el seguro marítimo y de transportes en general, está manejado por profesionistas de otras áreas como son abogados, administradores, etc. Es un deber de nuestra profesión el actuar proactivamente e incursionar en este gran campo de oportunidades que por naturaleza le corresponde.

Existen muchas áreas, además de los seguros, en las cuales los conocimientos del Actuario pueden brindar una invaluable ayuda para su desarrollo. Materias tales como las finanzas, la investigación de mercados, la investigación de operaciones, la estadística y probabilidad, etc , tienen una gran aplicación en este noble ramo del comercio internacional.

Este trabajo ha tenido como objetivo dar un panorama general y hacer ver los componentes básicos del comercio internacional. Es necesario que los profesionistas de la Actuaría conozcan, además de los seguros, sobre otros temas para poder entender y participar adecuadamente en el sector del transporte tanto nacional como internacional de mercancías.

Los seguros de transporte de mercancías, de casco y maquinaria y de Pandi forman las áreas básicas del seguro marítimo. Además se aseguran los fletes que en un momento dado dejan de percibir las navieras ó armadoras al presentarse un problema causante de demoras en los buques. Este tipo de seguro no fue tratado en este trabajo por carecer de información suficiente.

Todo país que no participe en el proceso de globalización y apertura de economías que estamos viviendo quedará resagado estando destinado al aislamiento y dependencia de otros que si hayan tomado el riesgo. La posición de nuestro país es privilegiada geográficamente para el buen desarrollo del comercio exterior y su inserción en las diversas economías y mercados mundiales.

México está participando en esta nueva era y debe contar con una infraestructura que soporte el transporte multimodal.

La privatización de los puertos ha sido un gran paso para permitir la participación de la iniciativa privada en la modernización, equipamiento y eficiencia en servicios en los puertos nacionales. El contar con esta adecuada infraestructura permitirá al asegurador disminuir sus riesgos y por lo tanto poder apoyar mejor a las empresas exportadoras e importadoras.

La contenerización del comercio mundial ha dado un gran apoyo a la disminución de riesgos y minimización de daños posibles a las mercancías. El contenedor es pieza clave en el comercio internacional y cada vez es más usado para el transporte de mercancías.

Un aspecto preocupante para el aseguramiento de mercancías es nuestro país es alto índice de robos en carreteras, puertos, ciudades, etc. Los robos a mercancías en tránsito han crecido alarmantemente provocando el incremento en las primas de los seguros. Las autoridades deben dar soluciones efectivas a esta situación para apoyar el comercio exterior e interior del país. De la misma forma, los empresarios deben trabajar conjuntamente con las partes que intervienen en el transporte de las mercancías para minimizar los riesgos a que puedan enfrentarse las mercancías una vez que tocan tierra mexicana.

Todos los factores arriba mencionados dan el soporte necesario al comercio exterior de México para que sus productos puedan competir internacionalmente y cumplir los acuerdos en cuanto a entrega de los productos que ingresan o salen del territorio nacional. Se pueden tener los mejores productos, pero si su transporte es ineficiente e inseguro, nunca serán competitivos a nivel mundial y aun nacional.

Espero que este trabajo sirva para promover la participación de nuestro gremio en esta apasionante actividad. Comunmente es desconocido el alcance que tiene y el potencial que tendrá en un futuro no lejano. Los Actuarios deben saber que existen nuevos y fascinantes campos de desarrollo de todas las herramientas matemáticas que conocen y manejan. No pensemos que el único lugar de trabajo del Actuario es en compañías de seguros en el ramo de vida, pensiones y demás ya muy bien conocidos y estudiados. Nuestra participación en esta rama es de gran importancia y sin lugar a dudas dará grandes recompensas tanto económicas como personales a los Actuarios con visión e interés por incurrir en nuevos campos que están desarrollandose con el nuevo rumbo comercial que esta tomando nuestro nuevo mundo.

## BIBLIOGRAFIA

- Lecciones de Técnica Actuarial del seguro contra los daños.  
Luigi Molinaro  
Textos Universitarios UNAM. Primera edición en español. México, 1976.
- Seguro Marítimo  
María Yolanda Perdomo Casado  
Tesis profesional. México, 1976.
- Diccionario de Términos Marítimos en Seguros  
R H Brown  
Ed MAPFRE. 4a edición.
- Bases Generales del Seguro de Grupo.  
Mónica López Richaud  
Tesis profesional. UNAM. Facultad de Ciencias, 1994.
- Historia del Seguro Marítimo en México  
Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros. México, 1990.
- Póliza para el Seguro de Transporte de Carga  
Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros. México.
- Tarifa para el Seguro de Transporte de Carga  
Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros. México.
- Incoterms, 1990.  
Cámara de Comercio Internacional.  
Avinguda Diagonal, 452-454 08006. Barcelona, España. 1990.
- Los Puertos Mexicanos en Cifras. 1990-1996  
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- Algunos Aspectos de la Responsabilidad del Transportista Marítimo frente al Cargador.  
H Fischer.  
Servicio de Colaboración Técnica de la Compañía Suiza de Reaseguros.
- El Seguro de Transporte Marítimo de Mercancías en México.  
Francisco Fabian Macías Haro.  
Documento de Trabajo # 46. 1994.

- El Reaseguro de Transportes de Mercancías.  
Walter M Mellert. 1996.  
Suiza de Reaseguros.
- El Seguro de Transporte de Mercancías. Manual.  
F. Stabinger FCII.  
Suiza de Reaseguros. 2a edición octubre de 1994.
- El Seguro de Transporte de Mercancías. Documentación.  
F. Stabinger FCII.  
Suiza de Reaseguros.
- Transporte de Mercancías.  
Grupo Nacional Provincial. Formación Técnica Daños. 1992.
- Seminario sobre seguros.  
Beatriz East.  
Transportación Marítima Mexicana. 1996.
- International Terms of Sale and Documentation.  
American President Lines, LTD. CD Rom.
- APL Basics. An Interactive/Multimedia Introduction to APL and the  
Containerized Transportation Industry.  
American President Lines, LTD. CD Rom.
- Seminario. El Seguro Marítimo (Garantía a la Seguridad en la Navegación)  
El Seguro de Casco y Maquinaria  
Lic Irma Muñoz Reyes  
Corporación Mexicana de Negocios Internacionales, S.C.
- Seminario. El Seguro Marítimo (Garantía a la Seguridad en la Navegación)  
El Marítimo de la Carga  
Lic Mario H Navarro Martínez  
Corporación Mexicana de Negocios Internacionales, S.C.
- Seminario. El Seguro Marítimo (Garantía a la Seguridad en la Navegación)  
Seguros de Pandi  
Teodoro J Schirmacher W  
Corporación Mexicana de Negocios Internacionales, S.C.

- **Fundamentos de Transporte Intermodal**  
Ing. José San Marín Romero,  
Seminario. El transporte multimodal, herramienta básica para el comercio exterior de México
- **Seminario. El Transporte Integrado**  
Corporación Mexicana de Negocios Internacionales, S.C.  
Septiembre de 1993  
Expositor Francisco Kassian Díaz
- **Apuntes sobre siniestralidad en México.**  
Problem Solvers SA de CV  
Morton Palmer, 1998.
- **Manual de la formación para nuevos agentes.**  
Seguros Monterrey Aetna S A  
Centro de Capacitación Monterrey A C  
Agosto, 1995.

### PAGINAS DE INTERNET

⇒ <a href="http://www.amis.com">www.amis.com</a>	AMIS
⇒ <a href="http://www.lloydsflondon.co.uk">www.lloydsflondon.co.uk</a>	Lloyd's
⇒ <a href="http://www.sct.gob.mx">www.sct.gob.mx</a>	Secretaria de Comunicaciones y Transportes
⇒ <a href="http://www.cnsf.gob.mx">www.cnsf.gob.mx</a>	Comisión Nacional de Seguros y Fianzas
⇒ <a href="http://www.ttclub.com">www.ttclub.com</a>	TT Club
⇒ <a href="http://www.cii.co.uk">www.cii.co.uk</a>	The Chartered Insurance Institute
⇒ <a href="http://www.tm-online.com">www.tm-online.com</a>	P&I Clubs
⇒ <a href="http://www.ukpandi.com">www.ukpandi.com</a>	UK P&I Club
⇒ <a href="http://www.ttclub.com">www.ttclub.com</a>	TT Club
⇒ <a href="http://www.mapfre.com">www.mapfre.com</a>	Mapfre compañía de seguros
⇒ <a href="http://www.swissre.com">www.swissre.com</a>	Reaseguradora suiza
⇒ <a href="http://www.iumi.com">www.iumi.com</a>	