



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS

EL SEGURO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y SU
EVOLUCIÓN EN LAS COMPAÑÍAS ASEGURADORAS A TRAVÉS
DE UN ESQUEMA DE COBERTURA DE PROGRAMA MUNDIAL.

REPORTE DE TRABAJO
PROFESIONAL

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

ACTUARIO

PRESENTA:

MIGUEL ANGEL TORRES PEREZ



DIRECTOR DE TRABAJO PROFESIONAL
ACT. RICARDO VILLEGAS AZCORRA
2018



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

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

1. Datos del alumno
Torres
Pérez
Miguel Angel
56 18 61 17
Universidad Nacional Autónoma de
México
Facultad de Ciencias
Actuaría
304197963
2. Datos del tutor
Act.
Ricardo
Villegas
Azcorra
3. Datos del sinodal 1
Act.
Arturo
Roldán
López
4. Datos del sinodal 2
Act.
Martha Natyeli
García
Peinado
5. Datos del sinodal 3
Act.
Julio César
Soriano
Villarreal
6. Datos del sinodal 4
Act.
Roberto
Carrillo
Lárraga
7. Datos del trabajo escrito
El seguro de transporte de mercancías y su evolución en las compañías aseguradoras
a través de un esquema de cobertura de programa mundial.
53 p
2018

INDICE GENERAL

Introducción	5
Capítulo 1.- Descripción del seguro de transportes mercancías	7
1.1. Qué es el seguro de transporte de mercancías?	7
1.2. Tipos de pólizas	7
1.2.1. Póliza anual a pronóstico de embarques o pronóstico de ventas	7
1.2.2. Póliza anual a declaración de embarques o declaración de ventas	10
1.2.3. Póliza específica por viaje	14
1.3. Riesgos cubiertos	15
1.4. Cobertura básica	17
1.5. Coberturas adicionales	18
1.6. Exclusiones generales	20
1.6.1. Países y regiones excluidos de cobertura	24
1.7. Medios de transporte	24
Capítulo 2.- Leyes que intervienen en el seguro de transporte de mercancías	25
2.1. Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas (LISF)	26
2.1.1. Circular Única de Seguros y Fianzas (CUSF)	28
2.2. Ley Sobre el Contrato de Seguro	29
2.3. Reglas de la Haya	31
2.4. Reglas de Hamburgo	33
2.5. Reglas de York-Amberes	36
2.6. Incoterms	40

Capítulo 3.- El seguro de transporte de mercancías y su evolución en las compañías

Aseguradoras	45
3.1. Descripción del seguro de transporte de mercancías con cobertura mundial	45
3.2. Coberturas del Seguro	47
3.3. Deducibles y medidas de prevención	48
3.4. Valor para el seguro	49
3.5. Cláusula de ajuste por siniestralidad	49
3.6. Cláusula de bonificación de primas por buena siniestralidad (BPBS)	50
3.7. Índice Combinado (IC)	51
Conclusiones	52
Bibliografía	53

Introducción

El presente trabajo de experiencia profesional tiene como objetivo dar a conocer el proceso que se lleva a cabo para la elaboración de un seguro de transporte de mercancías bajo un esquema de programa mundial, proponiendo las coberturas adecuadas del seguro de transporte cuando las mercancías se encuentren a bordo y en tránsito en el medio de transporte ya sea vía marítima, terrestre y/o aérea.

Las coberturas del seguro de transportes se pueden indentificar por medio de transporte (camión, ferrocarril, barco y/o avión) y están diseñadas para proteger las mercancías contra los riesgos a los que éstas puedan estar expuestas durante su trayectoria desde su origen hasta el destino final del viaje.

A lo largo del trabajo se elaborará un seguro adecuado para el asegurado llamado “traje a la medida” el cual es un seguro idóneo a las necesidades de aseguramiento del cliente, salvaguardando sus mercancías contra los diferentes riesgos a los que puedan estar expuestas durante su trayectoria ya sean embarques de importación, exportación o embarques nacionales (locales), dicho seguro protege las mercancías durante el tránsito desde el inicio hasta el destino final del embarque incluyendo los lugares donde el asegurado realice operaciones de compra, venta, maquila y distribución de sus mercancías y/o producto.

En la actualidad, la creación de nuevas empresas, la apertura de negocios, la demanda de bienes y servicios y el crecimiento del comercio entre los países del mundo son algunos de los factores más importantes que hacen posible la creación de este tipo de seguro. Orientado para todo tipo de empresa, es decir, pequeñas, medianas y grandes empresas a las que se puede ofrecer un seguro de transporte competitivo que cumpla con todas sus necesidades y reúna las características que se requieren por parte de los clientes, adaptando las coberturas ideales del seguro para brindar la mayor seguridad y protección a los bienes objeto del seguro de transporte y cuando se realice el traslado de los bienes propios del asegurado, o bienes bajo su custodia y/o control que sean de su interés asegurar.

Este programa mundial está diseñado para satisfacer las necesidades de los clientes y/o asegurados que forman parte de algún grupo de empresas dentro y fuera de México, debido a las necesidades que estos clientes requieren en la actualidad es como surge éste esquema de seguro de transporte a través de una póliza maestra multinacional y las distintas pólizas locales en los países que pertenezcan a este programa mundial.

El tipo de póliza que recomienda la compañía aseguradora para este programa mundial es una póliza anual a pronóstico de embarques con ajuste final, donde al terminar la vigencia de la póliza el asegurado deberá declarar los embarques que efectuó durante el período de vigencia de las pólizas con la finalidad de realizar el ajuste final por embarques, aplicando la cuota de ajuste correspondiente sobre la diferencia entre embarques reales y el pronóstico declarado de los mismos, dicho ajuste se realizará únicamente cuando los embarques reales excedan el pronóstico anual, en caso de que los embarques reales sean menores al pronóstico anual declarado no habrá devolución de primas. Por otra parte, dentro de los bienes asegurados se considerarán los embarques de materia prima, producto en proceso, producto terminado, material de empaque, maquinaria, equipo, refacciones y accesorios y todo lo relacionado con el giro del asegurado siempre y cuando se utilice el tipo de empaque adecuado según la naturaleza propia de la mercancía y según recomendación del fabricante bajo las medidas de seguridad estipuladas en póliza y con las debidas exclusiones generales y particulares para una póliza del seguro de transporte de mercancías.

Como ventaja competitiva y adicional al seguro de transporte de mercancías se incluirá como parte de la póliza un “Programa de prevención de pérdidas” que consiste en la evaluación del asegurado y sus proveedores al momento de realizar los embarques (logística), así como una evaluación de los diversos medios de transporte utilizados para el traslado de las mercancías. La evaluación, capacitación y prácticas serán realizadas por el área de ingeniería de la aseguradora (como inspección de riesgos) se realizarán con el objetivo de lograr una mejor valoración y administración de los riesgos a asumir, siendo que este programa de prevención de pérdidas tiene como objetivo minimizar los riesgos inherentes durante el transporte de las mercancías además de contribuir a la reducción y mitigación de pérdidas posibles del asegurado durante la vigencia del seguro.

Para finalizar con el análisis del riesgo que ha suscrito la compañía aseguradora, al término de la vigencia de las pólizas, la aseguradora realizará un reporte de los diferentes indicadores clave de la compañía, continuará con un análisis a detalle del asegurado considerando el resultado final de la cuenta y evaluando la siniestralidad del grupo de pólizas contra la posible utilidad para la compañía aseguradora.

El resultado obtenido se generaliza en la cartera de la compañía aseguradora, en el portafolio del seguro de transporte de mercancías y desde luego para el estado de resultados a nivel compañía.

Capítulo 1. Descripción del seguro de transporte de mercancías

1.1.1. ¿Qué es el seguro de transporte de mercancías?

El seguro de transporte de mercancías, también conocido como seguro de transporte de carga, brinda protección a los bienes (mercancías) objeto del seguro contra los riesgos que pudieran presentarse durante su traslado y el trayecto del viaje, derivados de accidentes tales como averías, riesgos derivados de la naturaleza y actos delictivos, a los que puedan estar expuestas las mercancías en tránsito desde el lugar de origen y hasta su destino final cuando sean transportadas por las diferentes vías, ya sea aérea, marítima y/o terrestre dentro y fuera de la República Mexicana.

En México, en el mercado asegurador existen diferentes tipos pólizas del seguro de transporte de mercancías las cuales se caracterizan por otorgar protección de forma automática durante cierta vigencia de la póliza.

A continuación se dan a conocer las características principales de cada una de las pólizas del seguro de transportes y se describe el alcance del seguro de cada una de ellas, las cuales son objeto del presente trabajo:

1.2. Tipos de póliza

1.2.1. Póliza anual a pronóstico de embarques o pronóstico de ventas

Bajo la póliza anual, la compañía aseguradora brinda protección de forma automática a todos los embarques de los bienes asegurados que sean transportados por los distintos medios de transporte, mismos que realizará el asegurado en determinada fecha y los bienes quedarán asegurados de acuerdo con las condiciones generales y particulares de la póliza, siempre y cuando el traslado de los bienes y mercancías se realice dentro del período de vigencia de la póliza anual

Esta póliza tiene la característica que podrá ser otorgada por la Compañía aseguradora de acuerdo al pronóstico anual de los embarques (PAE) que realizará el asegurado o bajo el pronóstico anual de ventas (PAV) que presente el asegurado durante del período de vigencia de la póliza anual.

Para el pronóstico de ventas, el asegurado deberá entregar a la compañía aseguradora un reporte donde refleja el monto de las ventas tanto locales como al extranjero y consiste en dar a conocer un desglose sobre el valor y el tipo de bienes que pretende asegurar, dicho reporte debe ser declarado antes del inicio de vigencia de la póliza con la finalidad de determinar la

cuota de ajuste (%) que será aplicada al monto de suma asegurada (MSA), en este caso es aplicable al pronóstico anual de embarques (PAE) o al pronóstico anual de ventas (PAV), lo anterior con el fin de obtener la prima total (PT) de la póliza.

Con base a lo anterior se obtiene la prima total (PT) misma que incluye los gastos fijados en la nota técnica registrada ante la Comisión Nacional de Seguro y de Fianzas (CNSF), en términos actuariales se aplica la siguiente expresión:

Por lo tanto la prima neta queda;

$$\text{Prima neta anual (PN)} = (\text{PAE}) \text{ ó } (\text{PAV}) * (\text{Cuota})$$

β = Gasto de Administración

μ =Gastos de Adquisición

δ = Margen de Utilidad

$$\text{Prima Total} = \frac{PN}{(1-\beta-\mu-\delta)} + \text{Derecho de póliza} + \text{IVA}$$

La prima se ajustará al concluir la vigencia del seguro, aplicando la cuota establecida en las condiciones particulares, a los embarques reales o a las ventas reales efectuadas por el asegurado durante la vigencia de la póliza. Por tal motivo el asegurado deberá entregar a la compañía aseguradora el reporte de las ventas reales o los embarques reales dentro de los 30 días siguientes al término de la vigencia de este seguro.

El asegurado podrá dar por terminación anticipada o de cancelación del seguro antes del término de su vigencia, dada esta situación el asegurado se obliga a entregar a la compañía la declaración de embarques o de ventas, del período en que estuvo en vigor la póliza, y a pagar la prima neta más los recargos correspondientes, considerando lo establecido en la “**Cláusula 12.- Cancelación Anticipada**” de las condiciones generales del contrato del seguro.

CLÁUSULA DE CANCELACIÓN ANTICIPADA

No obstante, al término de vigencia de este Contrato, las partes convienen en que éste podrá darse por terminado anticipadamente mediante notificación por escrito.

Cuando el Asegurado lo dé por terminado, la Compañía tendrá derecho a la parte de la prima que corresponda al tiempo durante el cual el Seguro hubiere estado en vigor, de acuerdo con la siguiente tarifa para Seguro a corto plazo registrada ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas:

<i>Período</i>	<i>Porcentaje de la Prima Anual</i>
<i>Hasta 10 días</i>	<i>10%</i>
<i>Hasta 1 mes</i>	<i>20%</i>
<i>Hasta un mes y medio</i>	<i>25%</i>
<i>Hasta 2 meses</i>	<i>30%</i>
<i>Hasta 3 meses</i>	<i>40%</i>
<i>Hasta 4 meses</i>	<i>50%</i>
<i>Hasta 5 meses</i>	<i>60%</i>
<i>Hasta 6 meses</i>	<i>70%</i>
<i>Hasta 7 meses</i>	<i>75%</i>
<i>Hasta 8 meses</i>	<i>80%</i>
<i>Hasta 9 meses</i>	<i>85%</i>
<i>Hasta 10 meses</i>	<i>90%</i>
<i>Hasta 11 meses</i>	<i>95%</i>

Cuando la Compañía lo dé por terminado lo hará mediante notificación por escrito al Asegurado, surtiendo efecto 15 días naturales después de la notificación respectiva. La Compañía deberá devolver la totalidad de la prima proporcional al tiempo no corrido de vigencia de la Póliza a más tardar al hacer dicha notificación, sin cuyo requisito se tendrá por no hecha tal notificación.

La cancelación no representará ningún impedimento para efectuar el cobro de la prima que estuviera pendiente, pues se trata de una prima ya devengada.

En lo que respecta a la cancelación de las coberturas de Guerra y/o Huelgas, se requerirá de un aviso por parte de la Compañía de sólo siete días de anticipación, en cualquier momento, excepto a lo que se refiere a envíos o viajes desde, hacia o que transiten por Estados Unidos de Norteamérica, donde estará sujeto a un aviso de cancelación de sólo cuarenta y ocho horas. Tal cancelación será efectiva a la expiración

de los plazos indicados en este párrafo, contados desde la 12:00 horas del día en que el aviso de cancelación sea turnado por o a la Compañía.

En los Seguros de un solo viaje, la Póliza no podrá ser cancelada por ningún motivo, por lo tanto, el Asegurado se obliga a pagar a la prima que corresponda según el riesgo asumido por la Compañía.

La cancelación o terminación anticipada del Contrato no perjudicará cualquier embarque que se encuentre en tránsito hasta la fecha efectiva de cancelación, por lo tanto, el Asegurado se obliga a remitir a la Compañía las declaraciones de embarques o ventas efectuados hasta la fecha de cancelación.

La compañía se reserva el derecho de verificar la exactitud de las declaraciones, en el momento que lo considere necesario, por lo que el asegurado deberá mantener registro de los embarques o las ventas correspondientes al período de vigencia de la póliza. Si se llegara a comprobar la inexactitud de la declaración, entonces se recalculará la prima de la póliza, con el fin de determinar si el asegurado debe pagar prima adicional, independientemente de que se pueda aplicar lo dispuesto en los artículos 69 y 70 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, mismos que se mencionan a continuación:

“Artículo 69.- La empresa aseguradora tendrá el derecho de exigir del asegurado o beneficiario toda clase de informaciones sobre los hechos relacionados con el siniestro y por los cuales puedan determinarse las circunstancias de su realización y las consecuencias del mismo.”

“Artículo 70.- Las obligaciones de la empresa quedarán extinguidas si demuestra que el asegurado, el beneficiario o los representantes de ambos, con el fin de hacerla incurrir en error, disimulan o declaran inexactamente hechos que excluirían o podrían restringir dichas obligaciones. Lo mismo se observará en caso de que, con igual propósito, no le remitan en tiempo la documentación de que trata el artículo anterior.”

1.2.2. Póliza anual a declaración de embarques o declaración de ventas

Este tipo de póliza brinda protección de forma automática a todos los embarques por los diferentes medios de transporte que realice el asegurado de sus bienes, asegurándolos según las condiciones particulares, siempre y cuando se inicien dentro del período de vigencia de la póliza.

Esta póliza podrá ser a pronóstico anual de embarques (PAE) o pronóstico anual de ventas (PAV) del período de vigencia de la póliza, el cual debe ser declarado antes del inicio de vigencia de la póliza con la finalidad de determinar la cuota de ajuste (%) y obtener la prima neta anual de la póliza.

Por lo tanto la prima neta queda;

$$\text{Prima neta anual (PN)} = (\text{PAE}) \text{ ó } (\text{PAV}) * (\text{Cuota})$$

β = Gasto de Administración

μ = Gastos de Adquisición

∂ = Margen de Utilidad

Por lo tanto las primas netas quedan;

$$\text{Prima Total} = \frac{PN}{(1-\beta-\mu-\partial)} + \text{Derecho de póliza} + \text{IVA}$$

Para que esta póliza pueda operar, el asegurado deberá pagar una prima de depósito (PD), la cual se calcula de la siguiente manera:

$$\text{Prima de depósito (PD)} = \frac{\text{Prima neta anual}}{12} * 2$$

El asegurado tiene la obligación de reportar a la compañía por escrito, dentro de los 20 días siguientes al cierre de cada período establecido y durante la vigencia del seguro, el monto de los embarques de su propiedad y sobre los cuales tenga interés asegurable o las ventas que haya efectuado durante el período correspondiente, dependiendo de la base de la póliza. La prima se calcula multiplicando el importe declarado (monto de embarques realizados mensualmente) por la cuota de ajuste establecida en las condiciones particulares, y se considera como una prima devengada porque el riesgo ya ha transcurrido.

El asegurado podrá dar por terminación anticipada o de cancelación del seguro antes del término de su vigencia, dada esta situación el asegurado se obliga a entregar a la compañía la declaración de embarques o de ventas, del período en que estuvo en vigor la póliza, y a pagar la prima neta más los recargos correspondientes, considerando lo establecido en la “**Cláusula 12.- Cancelación Anticipada**” de las condiciones generales del contrato del seguro.

CLÁUSULA DE CANCELACIÓN ANTICIPADA

No obstante el término de vigencia de este Contrato, las partes convienen en que éste podrá darse por terminado anticipadamente mediante notificación por escrito.

Cuando el Asegurado lo dé por terminado, la Compañía tendrá derecho a la parte de la prima que corresponda al tiempo durante el cual el Seguro hubiere estado en vigor, de acuerdo con la siguiente tarifa para Seguro a corto plazo registrada ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas:

Período	Porcentaje de la Prima Anual
Hasta 10 días	10%
Hasta 1 mes	20%
Hasta un mes y medio	25%
Hasta 2 meses	30%
Hasta 3 meses	40%
Hasta 4 meses	50%
Hasta 5 meses	60%
Hasta 6 meses	70%
Hasta 7 meses	75%
Hasta 8 meses	80%
Hasta 9 meses	85%
Hasta 10 meses	90%
Hasta 11 meses	95%

Cuando la Compañía lo dé por terminado lo hará mediante notificación por escrito al Asegurado, surtiendo efecto 15 días naturales después de la notificación respectiva. La Compañía deberá devolver la totalidad de la prima proporcional al tiempo no corrido de vigencia de la Póliza a más tardar al hacer dicha notificación, sin cuyo requisito se tendrá por no hecha tal notificación.

La cancelación no representará ningún impedimento para efectuar el cobro de la prima que estuviera pendiente, pues se trata de una prima ya devengada.

En lo que respecta a la cancelación de las coberturas de Guerra y/o Huelgas, se requerirá de un aviso por parte de la Compañía de sólo siete días de anticipación, en cualquier momento, excepto a lo que se refiere a envíos o viajes desde, hacia o que

transiten por Estados Unidos de Norteamérica, donde estará sujeto a un aviso de cancelación de sólo cuarenta y ocho horas. Tal cancelación será efectiva a la expiración de los plazos indicados en este párrafo, contados desde la 12:00 horas del día en que el aviso de cancelación sea turnado por o a la Compañía.

En los Seguros de un solo viaje, la Póliza no podrá ser cancelada por ningún motivo, por lo tanto, el Asegurado se obliga a pagar a la prima que corresponda según el riesgo asumido por la Compañía.

La cancelación o terminación anticipada del Contrato no perjudicará cualquier embarque que se encuentre en tránsito hasta la fecha efectiva de cancelación, por lo tanto, el Asegurado se obliga a remitir a la Compañía las declaraciones de embarques o ventas efectuados hasta la fecha de cancelación.

En el caso de no cumplir y una vez aplicada la Cláusula de cancelación anticipada, la prima de depósito se considerará totalmente devengada.

Dado que los embarques efectuados por el asegurado son cubiertos de manera automática, cualquier omisión intencional del asegurado en la información de las declaraciones liberará a la compañía de sus obligaciones desde el momento de tal omisión, independientemente de que se pueda aplicar lo dispuesto en el artículo 69 y 70 de la Ley del Contrato de Seguro.

“Artículo 69.- La empresa aseguradora tendrá el derecho de exigir del asegurado o beneficiario toda clase de informaciones sobre los hechos relacionados con el siniestro y por los cuales puedan determinarse las circunstancias de su realización y las consecuencias del mismo.”

“Artículo 70.- Las obligaciones de la empresa quedarán extinguidas si demuestra que el asegurado, el beneficiario o los representantes de ambos, con el fin de hacerla incurrir en error, disimulan o declaran inexactamente hechos que excluirían o podrían restringir dichas obligaciones. Lo mismo se observará en caso de que, con igual propósito, no le remitan en tiempo la documentación de que trata el artículo anterior.”

Al final de vigencia de este seguro y una vez recibida la última declaración de ventas o declaración de embarques y su prima respectiva, la compañía hará el ajuste final, considerando la prima pagada (PP) y la prima neta mínima (PNmin), contra la prima de depósito (PD), devolviendo en su totalidad o parcialmente la prima de depósito de la póliza al

asegurado según le corresponda. En caso de no haberse cubierto la prima mínima, el asegurado deberá cubrirla.

$$PN_{min} = (PAE) \text{ ó } (PAV) * (Cuota)$$

$$PP = PD + \sum_{d=1}^{12} d$$

(dónde *d*, son los endosos de declaración mensual)

$$PA = (ER \text{ o } VR - PAE \text{ o } PAV) * (Cuota)$$

Dónde:

PA= Prima de ajuste

ER= Embarques reales

VR=Ventas reales

PAE=Pronóstico anual de embarques

PAV=Pronóstico anual de ventas

Si la prima de ajuste (*PA*) es < a la prima neta mínima (*PN_{min}*) entonces se dispone la diferencia con cargo a la prima de depósito.

La compañía se reserva el derecho de verificar la exactitud de las declaraciones, en el momento que lo considere necesario, por lo que el asegurado deberá mantener registro de los embarques o las ventas correspondientes al período de vigencia de la póliza. Si se llegara a comprobar la inexactitud de la declaración, entonces se recalculará la prima de la póliza, con el fin de determinar si el asegurado debe pagar prima adicional.

1.2.3. Póliza específica por viaje

Este tipo de póliza brinda protección única y exclusivamente a un sólo viaje en específico mencionado en las condiciones particulares, por los diferentes medios de transporte que realice el asegurado de sus bienes, asegurándolos según las condiciones particulares, siempre y cuando se inicie dentro del período de vigencia de la póliza, en particular esta póliza tiene las siguientes características:

- La prima deberá ser pagada antes del inicio del viaje para tener cobertura.
- No podrá ser cancelada por ninguna de las partes.
- No habrá devolución de primas si hubiese cancelación anticipada.

Con base a lo anterior se obtiene la prima total (PT) aplicada a la suma asegurada, en este caso el valor total del embarque (VTE) misma que incluye los gastos fijados en la nota técnica registrada ante la Comisión Nacional de Seguro y de Fianzas (CNSF), en terminos actuariales se aplica la siguiente expresión:

Por lo tanto la prima neta queda;

$$\text{Prima neta (PN)} = (\text{SA}) \text{ ó } (\text{VTE}) * (\text{Cuota})$$

β = Gasto de Administracion

μ =Gastos de adquisición

∂ = Margen de Utilidad

$$\text{Prima Total} = \frac{\text{PN}}{(1-\beta-\mu-\partial)} + \text{Derecho de póliza} + \text{IVA}$$

En los Seguros de un solo viaje, la Póliza no podrá ser cancelada por ningún motivo, por lo tanto, el Asegurado se obliga a pagar a la prima que corresponda según el riesgo asumido por la Compañía, conforme a lo establecido en el artículo 39 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

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

1.3.Riesgos cubiertos

Este seguro cubre exclusivamente las pérdidas o daños materiales causados a los bienes asegurados ocasionados directamente por alguno de los riesgos mencionados “Riesgos Ordinarios de Tránsito” (Cobertura Básica), dependiendo del medio de conducción en que sean transportados, el cual deberá estar mencionado en las condiciones particulares de esta póliza.

Riesgos ordinarios de tránsito (Cobertura Básica)

- 1.3.1. Incendio, rayo y explosión.
- 1.3.2. Varadura, hundimiento, abordaje y colisión del buque donde viaja la mercancía aquí asegurada.
- 1.3.3. La pérdida de bultos por entero caídos durante las maniobras de carga, trasbordo o descarga del buque –maniobras de alijo-.

Este seguro se extiende a amparar los bienes mientras sean transportados en embarcaciones auxiliares, balsas, gabarras o chalanes, hasta o desde el buque principal, es decir cuando son utilizados en las maniobras de alijo, considerando aseguradas separadamente cada embarcación auxiliar, balsa, gabarra o chalán, mientras los bienes asegurados se encuentren a bordo de ellas.

La contribución del asegurado por avería gruesa o avería general y por gastos de salvamento, ajustados o determinados de acuerdo con la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, el “Código de Comercio” Mexicano, las Reglas de York-Amberes, y/o Leyes y prácticas que rigen esta póliza, de acuerdo con lo que se estipula la “Carta Porte”, “Talón o Conocimiento de Embarque” o el “Contrato de Fletamento”.

Dichos gastos deberán ser efectuados para prevenir o tratar de evitar pérdidas provenientes de cualquier causa relacionada con riesgos cubiertos por esta póliza, o para disminuir sus efectos. En todo caso estos gastos no podrán exceder del valor del daño evitado.

- 1.3.4. El asegurado no se perjudicará por cualquier convenio que exima de responsabilidad al porteador de las embarcaciones auxiliares.
- 1.3.5. Barredura sobre cubierta por las olas cuando las ordenanzas marítimas permitan que se transporte mercancía sobre cubierta y cuando las mercancías sean transportadas en contenedores cerrados de caja metálica.
- 1.3.6. Cubre la pérdida o daño de los bienes asegurados cuando éstos son arrojados intencionalmente al mar por órdenes del capitán de la embarcación por un acto de avería gruesa (Echazón), siempre que quede asentado en el cuaderno de bitácora del buque en que están siendo transportados los bienes, al igual que las causas que la originaron.
- 1.3.7. Cubre los bienes asegurados contra daños materiales directos que pudieren sufrir causados por actos ilícitos cometidos voluntariamente por el capitán y/o la tripulación

de la embarcación, en perjuicio del propietario o fletador del buque (Baratería del capitán y/o de la tripulación). (Quedan excluidos los daños si el capitán y/o la tripulación es el propietario del buque o de la mercancía).

1.3.8. La pérdida y los daños materiales causados directamente por hundimiento, rotura o desplome de puentes cuyo uso sea indispensable para complementar el tránsito terrestre.

1.3.9. La pérdida y los daños materiales causados directamente por el descarrilamiento, colisión o volcadura del ferrocarril o vehículo transportador.

1.3.10. La pérdida y los daños materiales causados directamente por caída o colisión del avión.

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

1.4. Cobertura Básica

En el seguro de transporte de mercancías, de aparecer como contratada esta cobertura en las condiciones particulares, esta cobertura indemniza las pérdidas o daños materiales a los bienes asegurados en tránsito, por medio de transporte en caso de:

Terrestre:

- Incendio, rayo y explosión
- Descarrilamiento de ferrocarril
- Colisión o volcadura del vehículos que los transporta
- Rotura de puentes o hundimiento de éstos al paso del vehículo o hundimiento de embarcaciones cuyo empleo sea indispensable para complementar el tránsito terrestre
- La pérdida y los daños materiales causados directamente por caída de cualquier objeto sobre el medio de conducción

Aéreo:

- Incendio, rayo y explosión
- La pérdida y los daños materiales causados directamente por caída o colisión del avión
- La pérdida y los daños materiales causados directamente por caída de cualquier objeto sobre el medio de conducción

Marítimo:

- Incendio, rayo y explosión
- Varadura, hundimiento, abordaje y colisión del buque donde viaja la mercancía aquí asegurada (Contribución por avería gruesa o general)
- La pérdida de bultos por entero caídos durante las maniobras de carga, trasbordo o descarga del buque –maniobras de alijo-.
- Barredura
- Echazón
- Baratería del capitán y/o de la tripulación
- La pérdida y los daños materiales causados directamente por caída de cualquier objeto sobre el medio de conducción

1.5. Coberturas adicionales

Existen coberturas adicionales que pueden otorgarse para cubrir los riesgos a los que puedan estar expuestas las mercancías durante su curso normal del viaje o en su trayecto mientras son transportadas desde el lugar de origen hasta el final del viaje. Este seguro cubre únicamente las pérdidas o daños materiales causados a los bienes asegurados mencionados en las condiciones particulares, ocasionados por alguno de los riesgos mencionados enseguida, siempre y cuando tales riesgos sean indicados explícitamente en las condiciones particulares en el apartado de “Riesgos Cubiertos” y sucedan durante el curso normal del viaje:

- 1.5.1. Robo Total: Cubre los bienes asegurados contra la falta de entrega total del embarque a consecuencia de robo con violencia o asalto perpetrado por personas que dejen señales visibles de violencia en los empaques o en el medio de transporte, de fuera hacia adentro, mediante el uso de la fuerza o violencia moral o física sobre las personas encargadas del transporte o de la custodia de los bienes.
- 1.5.2. Robo Parcial: Este seguro cubre los bienes asegurados contra la pérdida parcial del embarque a consecuencia de robo con violencia o asalto perpetrado por personas que dejen señales visibles de violencia en los empaques o en el medio de transporte, de fuera hacia adentro, mediante el uso de fuerza o violencia moral o física sobre las personas encargadas del transporte o de la custodia de los bienes.
- 1.5.3. Mojadura y Oxidación: Cubre los bienes asegurados contra daños materiales directos causados a los mismos por mojadura directa e imprevista, ya sea por agua dulce,

salada o ambas, o por oxidación, siempre y cuando resulte a consecuencia de la rotura del empaque y/o el embalaje protector en el que están siendo transportados.

El riesgo de mojadura no quedará cubierto cuando la mercancía viaje estibada sobre cubierta o cuando sea transportada en un vehículo de caja abierta.

- 1.5.4. Contaminación: Cubre los bienes asegurados contra los daños materiales directos causados al contaminarse por entrar en contacto con otras mercancías distintas a las aseguradas que viajen en el mismo medio de conducción, originada por la rotura del empaque o del contenedor. Siempre y cuando se afecten sus propiedades o características originales de manera irremediable.

Quedan excluidos los daños que puedan sufrir dichos bienes al romperse, rajarse, rasparse, abollarse, doblarse o despostillarse, así como la contaminación que sea ocasionada por residuos o materiales extraños a la mercancía asegurada, provenientes de residuos de mercancías previas, de fumigación, de anidación o infestación en envases, dispositivos de manejo o medios de transporte.

- 1.5.5. Manchas: Cubre los bienes asegurados contra los daños materiales directos que sufran al mancharse por entrar en contacto con la misma mercancía o con otras mercancías distintas a las aseguradas que viajen en el mismo medio de conducción, originadas por la rotura del empaque o del contenedor, cuando éstas afecten sus propiedades o características originales de manera irremediable.

Quedan excluidos los daños que puedan sufrir dichos bienes al romperse, rajarse, rasparse, abollarse, doblarse o despostillarse.

- 1.5.6. Rotura y Rajadura: Cubre los bienes asegurados, contra daños materiales directos causados por rotura o rajadura. Se excluye raspadura, abolladura, dobladura y desportilladura.

- 1.5.7. Raspadura, Abolladura, Dobladura y Desportilladura: Cubre los bienes asegurados contra daños materiales directos que pudieren sufrir por abolladura, dobladura o desportilladura a consecuencia de un riesgo ordinario de tránsito.

Se excluye rotura y rajadura.

- 1.5.8. Derrame: Cubre los bienes asegurados contra pérdidas o daños causados directamente por derrames solo cuando estos sean causados por la rotura o rajadura del envase, empaque o contenedor en que están siendo transportados.

1.5.9. Todo Riesgo: Los bienes descritos en la carátula de la póliza están cubiertos contra cualquier pérdida o daño físico directo que sufran a consecuencia de un evento, siempre que éste sea súbito e imprevisto y ocurra durante el curso normal del viaje entre el origen y destino establecidos en las condiciones particulares, con excepción de los estipulados en la “Cláusula 4.-Exclusiones Generales”. Los bienes usados, las continuaciones de viaje y las devoluciones únicamente serán cubiertos contra los riesgos ordinarios de tránsito y robo total.

1.6. Exclusiones Generales

A continuación se mencionan las exclusiones generales que aplican para toda póliza del seguro de transporte de mercancías.

En ningún caso este seguro cubrirá pérdida o daño causado directa o indirectamente por:

- 1) Abandono de los bienes asegurados por parte del asegurado o de quien sus intereses represente, hasta el momento en que la compañía haya dado su autorización.
- 2) Actos de terrorismo y sabotaje, según la siguiente definición: Los actos de una o más personas que por sí mismas, o en representación de alguien o en conexión con cualquier organización o gobierno, realicen actividades por la fuerza, violencia o por la utilización de cualquier otro medio con fines políticos, religiosos, ideológicos, étnicos o de cualquier otra naturaleza, destinados a derrocar, influenciar o presionar al gobierno de hecho o de derecho para que tome una determinación, o alterar y/o influenciar y/o producir alarma, temor, terror o zozobra en la población, en un grupo o sección de ella o de algún sector de la economía.

Con base en lo anterior quedan excluidas las pérdidas o daños materiales por dichos actos directos que, con un origen mediato o inmediato, sean el resultante del empleo de explosivos, sustancias tóxicas, armas de fuego, o por cualquier otro medio, en contra de las personas, de las cosas o de los servicios públicos y que ante la amenaza o posibilidad de repetirse, produzcan alarma, temor, terror o zozobra en la población o en un grupo o sector de ella. También excluye las pérdidas o daños, costos o gastos de cualquier naturaleza, directa o indirectamente causados por, o resultantes de, o en conexión con cualquier acción tomada para el control, prevención o supresión de cualquier acto de terrorismo.

- 3) Apropiación, captura, embargo, incautación, requisición, arresto, restricción, detención o confiscación de los bienes por personas que estén por derecho facultadas a tener posesión de los mismos, las consecuencias de tales acciones y de cualquier intento de las mismas.

- 4) Confiscación, destrucción o rechazo de los bienes por parte de autoridades sanitarias, aduanales o de otro tipo legalmente reconocidas con motivo de sus funciones, mexicanas o extranjeras.
- 5) Cualquier arma de guerra que emplee fisión o fusión atómica, o nuclear, u otra reacción similar o fuerza radioactiva o materia semejante.
Radiaciones ionizantes o contaminación por radioactividad de cualquier combustible nuclear o cualquier residuo nuclear o de la combustión de combustible nuclear. Armas o cualquier fuente radioactiva, tóxica, explosiva o nuclear.
- 6) El estibamiento de los bienes asegurados sobre la cubierta del buque, excepto cuando viajen dentro de contenedores y en buques diseñados específicamente para llevar mercancía sobre cubierta.
- 7) Culpa grave del chofer del camión que transporta los bienes asegurados, al encontrarse en estado de ebriedad o influencia de alguna droga no prescrita por un médico. El asegurado y el chofer de dicho camión deberán permitir y autorizar la aplicación de las pruebas antidoping y de alcohol para verificar si el chofer estaba bajo influencia de los mismos al momento de siniestro.
- 8) Las propias características de los bienes asegurados como son, pero no limitados a: la naturaleza perecedera inherente a los bienes, el vicio propio (entendiéndose por tal el germen de destrucción o deterioro que llevan en si las cosas por su propia naturaleza o destino, aunque se les suponga en si las cosas por su propia naturaleza o destino, aunque se les suponga de la más perfecta calidad de su especie), la combustión espontánea, la influencia de la temperatura y/o atmósfera, la merma natural, derrame normal, la evaporación y la pérdida natural de peso y/o de volumen, el uso y desgaste normal de los bienes.
- 9) Descalibración de maquinaria y equipo, a menos que sea a consecuencia de un riesgo ordinario de tránsito.
- 10) Embalaje, estiba, preparación, empaque y/o envases inapropiados, defectuosos, incompletos o insuficientes, o falta de protección lúbrica para el manejo de los bienes asegurados, de acuerdo con: la naturaleza de las mercancías a transportar, el medio de transporte a utilizar y las especificaciones del fabricante. Estiba se considerará el acomodo o colocación de la mercancía dentro de un contenedor, furgón o remolque. Esta exclusión aplica sólo cuando tal embalaje, estiba, preparación, empaque, envases o protección lúbrica sea realizado o tenga injerencia en el mismo asegurado, sus funcionarios, socios, dependientes, empleados o el beneficiario de este seguro, o se ha hecho antes de entrar en vigor este seguro.

- 11) Extravío, desaparición misteriosa, robo sin violencia y/o falta de entrega o faltantes descubiertos al efectuarse inventarios o cualquier daño que sea descubierto posteriormente a la entrega de la mercancía en destino final.
- 12) Falta de marcas o simbología internacionalmente aceptada que indique la naturaleza frágil o medidas de precaución para el transporte de los bienes, cuando esto influya directamente en la realización del siniestro.
- 13) Guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección, contienda civil, o cualquier acto hostil de o contra un poder beligerante. Salvo cuando el asegurado haya contratado y pagado la prima correspondiente a la cobertura de guerra y esto se haga constar en las condiciones particulares o en el endoso respectivo, emitido para tal efecto.
- 14) Huelgas, cierres patronales, disturbios laborales, motines, conmociones civiles y tumultos populares. Salvo cuando el asegurado haya contratado y pagado la prima correspondiente a la cobertura de huelgas y esto se haga constar en las condiciones particulares o en el endoso respectivo, emitido para tal efecto.
- 15) Humedad del medio ambiente, sudoración o condensación del aire dentro del envase, empaque, embalaje, contenedor o de la bodega donde fueron estibados los bienes asegurados.
- 16) Innavegabilidad del buque o embarcación, empleo de un buque, embarcación, medio de transporte, contenedor, furgón, remolque, inadecuados, obsoletos, con fallas o defectos latentes, para la transportación segura de la mercancía asegurada, que no pudieran ser ignorados por el asegurado, sus funcionarios, socios, dependientes, empleados, permisionarios o el beneficiario de este seguro.
- 17) La colisión de la mercancía con objetos fuera del medio de transporte y/o cualquier otro daño a la mercancía por sobrepasar la capacidad dimensional o la superestructura del vehículo, ya sea en su largo, ancho o alto, o por sobrepasar la capacidad de carga bruta del vehículo transportador establecida por el fabricante del mismo.
- 18) La falla real o esperada, o la falta de operación de cualquier computadora, aparato electrónico, componente, sistema o programación para asignar, leer, reconocer, interpretar, procesar o calcular cualquier fecha correctamente.
- 19) La pérdida o frustración del viaje.
- 20) La violación del asegurado o quien sus intereses represente a cualquier ley, disposición o reglamento expedidos por cualquier autoridad extranjera o nacional (federal, estatal, municipal o de cualquier otra especie); siempre y cuando esto influya en la realización del siniestro.
- 21) Minas derrelictas, torpedos o bombas u otras armas de guerra abandonadas en el mar.

- 22) Insolvencia o incumplimiento financiero de los propietarios, administradores, armadores, fletadores u operadores del barco.
- 23) Pérdidas consecuenciales de cualquier tipo incluyendo pérdida de mercado, de beneficios o cualquier otro perjuicio o dificultad de índole comercial que afecten al asegurado, cualesquiera que sea su causa y origen.
- 24) Robo, fraude, dolo o mala fe, culpa grave, abuso de confianza, o infidelidad en el que participe directamente o indirectamente el asegurado, sus funcionarios, socios, dependientes civilmente, empleados, el beneficiario, sus causahabientes o quien sus intereses represente, ya sea que actúen solos o en complicidad con otras personas.
- 25) Actos de piratería según la siguiente definición: acto violento e ilegal que consiste en la detención, robo secuestro y/o saqueo cometido por un propósito personal contra un buque en altamar generalmente hecho por la tripulación de otro buque y/o con una aeronave.
- 26) Demora o retraso, aun cuando dicha demora o retraso sea a consecuencia de un riesgo asegurado excepto los gastos que deban pagarse de acuerdo con la “cobertura de avería gruesa”.
- 27) Responsabilidad civil hacia terceros por pérdidas o daños en sus bienes o en sus personas.

❖ En ningún caso este seguro cubrirá:

- a) Daños preexistentes.
- b) Envíos por mensajería y/o paquetería.
- c) Traslados dentro de plantas o almacenes.

❖ Adicionalmente a las exclusiones ya indicadas, las obligaciones de la compañía quedarán extinguidas:

- a) En caso de que el asegurado, beneficiario o sus representantes con el fin de hacer incurrir en el error a la compañía disimulen o declaren inexactamente hechos que puedan excluir o restringir las obligaciones plasmadas en estas condiciones generales, observándose lo mismo, en caso de que, con igual propósito no se remita la documentación que sea solicitada o no sea proporcionada oportunamente.

- b) Cuando haya omisión o inexacta declaración de los hechos a los que se refieren los artículos 8,9 y 10 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, la compañía quedará facultada para considerar rescindido de pleno derecho este contrato de seguro, aunque los hechos omitidos o mal informados no hayan influido en la realización del siniestro, como se establece en el artículo 47 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

1.6.1. Países y regiones excluidos de cobertura

Se excluyen de la cobertura, indemnización y pago en relación con esta póliza, los hechos y las personas que tengan nacionalidad y/o sean controladas o representantes de los territorios de: Cuba, Libia, Irán, Irak, Corea del Norte, Serbia, Montenegro (Ex Yugoslavia), Albania, Croacia, Laos, Vietnam, Líbano, Siria, Angola, Somalia, Zaire, Yemen, Pakistán, Afganistán, Golfo Pérsico y aguas adyacentes incluyendo el Golfo de Omán, Israel y Costas del Mar Rojo o cualquier otro excluido dentro de los acuerdos internacionales para prevenir hechos delictivos.

1.7. Medios de Transporte

El medio de transporte es determinante de los riesgos a los que puedan estar expuestos las mercancías durante el curso normal del viaje y tiene diferentes aspectos:

1. La clase del medio de transporte (camión, ferrocarril, avión, barco).
2. El estado en que se encuentra dicho medio de transporte.

La indicación de la clase del medio de transporte nos señala al mismo tiempo la vía por la cual se transportan los bienes asegurados y muchas veces también la ruta que se seguirá. Dentro de las diferentes clases de medios de transporte es indispensable conocer más detalles para poder apreciar la seguridad y protección que prestan a los bienes asegurados.

Si el medio de transporte es el avión, se debe saber si se trata de un vuelo de línea comercial y a qué compañía aérea pertenece, o si se trata de un avión fletado o que no pertenece a una compañía de línea comercial, y de qué tipo de avión se trata. Se puede considerar más seguro el transporte con un vuelo de línea internacional que un vuelo especial de una compañía local (conocimiento de la ruta, estado del avión y su tripulación) y, si se trata de un avión especialmente fletado para el transporte que aseguramos, se tiene que tener en mente que normalmente no hay posibilidad de recuperación de parte de terceros responsables.

Si el medio de transporte es un camión, es indispensable saber si se trata de un camión propio del asegurado y si el chofer es su empleado, si se trata de un camión particular que pertenece al mismo chofer o de una empresa de transportes que tiene toda una flota de camiones.

Debemos saber de qué empresa o persona se trata, para poder formarnos una idea acerca de su seriedad y moral. Además es indispensable saber si se trata de un camión completamente cerrado (tráiler) o de un camión cubierto y/o abierto y en el último caso si lleva lonas o carpas para cubrir la mercancía.

Si el transporte se efectúa por ferrocarril, debemos saber si la mercancía se cargará en vagones cerrados, cubiertos o abiertos, mientras que las cualidades de la empresa suelen ser ampliamente conocidas si se trata de un ferrocarril en su propio país.

Si el medio de transporte es marítimo, las mercancías deberán viajar bajo cubierta, en buques de casco de acero mecánicamente autopropulsados. Los contenedores cerrados podrán ser transportados sobre cubierta, siempre y cuando las ordenanzas marítimas lo permitan.

Todos los buques y portacontenedores deberán estar clasificados en alguna de las siguientes sociedades:

Lloyd's Register of shipping, Norske Veritas, Bureau Veritas, Registro Italiano Navale, Register of shipping (CEI), China Classification Society, Polsky Rejestr Statkow, Nippon Kaiji Kyokai, Korean Register of shipping, American Bureau of shipping, Germanischer Lloyd). Además tales buques deben tener hasta 25 años de antigüedad y pertenecer a una línea regular.

Las cargas y/o intereses transportados por embarcaciones no clasificadas como se menciona, deberán de notificarse de inmediato a la compañía para que se acuerden las cuotas y condiciones. Si ocurre una pérdida antes de que se haya obtenido tal acuerdo, se puede proveer cobertura, pero sólo si la cobertura hubiera estado disponible a una tarifa y términos comerciales razonables del mercado.

Capítulo 2. Leyes que intervienen en el seguro de transporte de mercancías

La operación del seguro marítimo y de transportes es regulada por diferentes Leyes que establecen las bases de operación en dicho seguro, así como el alcance de la cobertura de dicho seguro y las delimitaciones en diferentes escenarios. Dado el desarrollo y evolución del seguro de transportes requirió ajustar ciertas Leyes, normas y reglas para regular, limitar o delimitar ciertas responsabilidades así como establecer ciertas obligaciones entre los involucrados del seguro de transportes y marítimo, la operación de dicho seguro en México es regulada por la Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas (LISF publicada en el DOF el 4 de abril de 2013), Circular Única de Seguros y Fianzas (CUSF publicada en el DOF el 18 de

diciembre de 2014), Ley Sobre el Contrato de Seguro (LSCS publicada en el DOF el 4 de abril de 2013) y otras Reglas jurídicas de carácter internacional que permiten el sano desarrollo del seguro marítimo y de transportes no sólo en territorio Nacional sino también a nivel Internacional, es por ello que es de considerable interés hacer mención del contenido de dichas Leyes, Reglas y Circular conforme se indica a continuación:

2.1. Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas (LISF)

Esta nueva Ley (LISF) entra en vigor a partir de ser publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 04 de abril de 2013 y sustituye a la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros (LGISMS), sobre la nueva Ley se hace referencia a la forma en que las Instituciones de Seguros deben llevar a cabo sus operaciones. En el caso particular del seguro de Daños y sólo se hace referencia a los artículos que regulan el ramo del seguro marítimo y transportes, como se indica a continuación:

SECCIÓN II “DE LAS OPERACIONES Y RAMOS DE SEGUROS”.

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

- I. Vida;
- II. Accidentes y enfermedades, en alguno o algunos de los ramos siguientes:
 - a) Accidentes personales;
 - b) Gastos médicos, y
 - c) Salud, y
- III. Daños, en alguno o algunos de los ramos siguientes:
 - a) Responsabilidad civil y riesgos profesionales;
 - b) Marítimo y transportes;
 - c) Incendio;
 - d) Agrícola y de animales;
 - e) Automóviles;
 - f) Crédito;
 - g) Caución;

- h) Crédito a la vivienda;
- i) Garantía financiera;
- j) Riesgos catastróficos;
- k) Diversos, y
- l) Los especiales que declare la Secretaría, conforme a lo dispuesto por el artículo 28 de esta Ley.

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

Las autorizaciones otorgadas a las Instituciones de Seguros para los ramos previstos en los incisos a) a g), j) y k) de la fracción III de este artículo, podrán comprender la práctica de las operaciones de reafianzamiento. Se exceptúa de lo previsto en este párrafo a las Instituciones de Seguros autorizadas para operar exclusivamente alguno de los ramos previstos en los incisos a) a e), j) y k) de la fracción III del presente artículo.

Las autorizaciones podrán otorgarse también para practicar exclusivamente el reaseguro, en alguna o algunas de las operaciones y ramos mencionados en este artículo, así como el reafianzamiento, conforme a lo señalado en el artículo 39 de este ordenamiento.

Las autorizaciones otorgadas a las Instituciones de Seguros para el ramo previsto en el inciso g) de la fracción III de este artículo, siempre que se cumpla con los requisitos de esta Ley, podrán comprender la práctica de las operaciones de fianzas en los ramos y subramos que se determinen en su autorización de conformidad con el artículo 36 de esta Ley, sujetándose en este caso a las disposiciones aplicables a las Instituciones de Fianzas.

ARTÍCULO 27.- Los seguros comprendidos dentro de la enumeración de operaciones y ramos señalados en los artículos 25 y 26 de esta Ley, son los siguientes:

“I...

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

2.1.1. Circular Única de Seguros y Fianzas (CUSF)

En apoyo la la LISF antes mencionada, la CUSF establece ciertas disposiciones legales que deben ser consideradas para llevar a cabo la operación del seguro marítimo y transportes, es por ello que se mencionan las principales disposiciones legales que están involucradas en dicho seguro sobre todo en la parte correspondiente al riesgo de suscripción, la definición de los procesos y procedimientos necesarios para identificar, vigilar, administrar, medir, controlar, mitigar, dar seguimiento e informar los riesgos a que pueda estar expuesta la Institución o Sociedad Mutualista. Dichos procesos y procedimientos deberán considerar, al menos, lo siguiente:

a) Para el riesgo de suscripción:

- 1) El grado de exposición a riesgos de concentración específicos;
- 2) Los criterios y límites que se deberán observar para la aceptación de negocios y de las operaciones que pretenda realizar la Institución o Sociedad Mutualista, considerando los riesgos que pudieran derivarse de ellos y el impacto en su solvencia y liquidez;
- 3) Las funciones y responsabilidades de las distintas áreas y del personal involucrado en la suscripción y administración de los negocios, procurando evitar, en todo momento, conflictos de interés;
- 4) Las facultades de los funcionarios autorizados para la suscripción, estableciendo los niveles y criterios de autorización en función del monto y tipo de negocio;
- 5) Los manuales o documentos en los que se establezcan las normas internas respecto a la formalización y conservación de soportes documentales, relativos a la suscripción;
- 6) Los lineamientos y criterios para mitigar los riesgos que se deriven de la aceptación de negocios, a través de la política de Reaseguro y Reafianzamiento, así como de otros mecanismos de transferencia de riesgo;
- 7) Los procedimientos para verificar que la información necesaria para la suscripción y la constitución de reservas técnicas sea suficiente, confiable, consistente, oportuna y relevante;
- 8) Los mecanismos previstos en el marco del sistema de control interno, utilizados para verificar que las políticas y procedimientos establecidos para la suscripción se apliquen en

todos los canales de comercialización, y sean observados por el personal involucrado en el proceso de suscripción, así como los correspondientes para corregir las desviaciones;

9) Tratándose del riesgo de suscripción de seguros deberá considerarse, en su caso, lo establecido en el manual de suscripción respectivo en lo relativo a:

“i. ...;

“ii...., y

“iii. En el caso de los seguros de daños, las políticas de inspección, análisis, evaluación, aceptación y tipos de riesgos que serán sujetos de aseguramiento, de acuerdo al grado de exposición que tengan dichos riesgos en función de su ubicación, giro comercial y actividades;

2.2.Ley Sobre el Contrato de Seguro

En esta Ley se especifica como regular en particular al contrato del seguro en las diferentes operaciones (Vida, Accidentes Personales y Daños). En caso particular tratándose de la operación de Daños se hace referencia a los artículos que regulan la operación del seguro o ramo de marítimo y transportes, así es como se indican los artículos relacionados al ramo en cuestión:

“CAPITULO III

“La Prima

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

**Reformado 04-04-13*

ARTÍCULO 40.- Si no hubiese sido pagada la prima o la fracción correspondiente, en los casos de pago en parcialidades, dentro del término convenido, los efectos del contrato cesarán automáticamente a las doce horas del último día de ese plazo. En caso de que no se haya convenido el término, se aplicará un plazo de treinta días naturales siguientes a la fecha de su vencimiento.

Salvo pacto en contrario, el término previsto en el párrafo anterior no será aplicable a los seguros obligatorios a que hace referencia el artículo 150 Bis de esta Ley.

**Reformado y Adicionado 02-01-02*

**Reformado 04-04-13*

ARTÍCULO 41.- Será nulo cualquier convenio que pretenda privar de sus efectos a las disposiciones del artículo anterior.

“CAPITULO IV

“Seguro de transportes terrestre.

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

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

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

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

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

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

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

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

“CAPITULO V

“Prescripción

ARTÍCULO 81.- Todas las acciones que se deriven de un contrato de seguro prescribirán:

I.- En cinco años, tratándose de la cobertura de fallecimiento en los seguros de vida.

II.- En dos años, en los demás casos.

En todos los casos, los plazos serán contados desde la fecha del acontecimiento que les dio origen.

Artículo reformado DOF 06-05-2009.”

2.3.Reglas de la Haya

Otra norma jurídica que regula la operación del seguro marítimo y de transportes son las Reglas de la Haya, que fueron creadas con el propósito de regular la responsabilidad del cargador desde el inicio y final de la travesía del viaje de la mercancía.

Para entender el contenido de dichas Reglas se menciona el contenido de ellas como se indica a continuación:

Las Reglas de la Haya

Establecen un régimen jurídico obligatorio para regular la responsabilidad del cargador por pérdida o daño a las mercancías transportadas en virtud de un conocimiento de embarque. Se aplican al período comprendido entre el momento en que las mercancías se cargan en el buque hasta el momento en que se descargan. De conformidad con sus disposiciones, el cargador es responsable de la pérdida o daño resultante del hecho de no haber ejercido la debida diligencia para asegurar la navegabilidad del buque, o para dotarlo, equiparlo y pertrecharlo debidamente, o para que el espacio destinado a almacenaje reúna condiciones de seguridad para el transporte de las mercancías. Sin embargo, las reglas de la Haya

contienen una larga lista de circunstancias que eximen al porteador de responsabilidad si la pérdida o daño resultan de una falta de navegación o administración del buque.

Las Reglas de la Haya fueron modificadas dos veces desde su adopción, primeramente en 1968 (en virtud de un protocolo, denominado "Protocolo de Visby") y de nuevo en 1979 (en virtud de un protocolo, denominado "Protocolo Adicional de 1979"). Estas enmiendas se refieren principalmente a la limitación de la responsabilidad financiera de conformidad con las reglas de la Haya y no alteran el régimen básico de responsabilidad de las reglas de la Haya ni la atribución de riesgos en virtud de dicho régimen.

A lo largo de los años, se observó un descontento creciente con el sistema de las reglas de la Haya. Este descontento tenía su origen, en parte, en el sentimiento de que la atribución global de responsabilidades y riesgos de conformidad con las reglas de la Haya, que favorecían en gran manera a los porteadores a expensas de los cargadores, era injusta. Diversas disposiciones de las reglas de la Haya se consideraban ambiguas e inciertas, lo que contribuía a elevar los costos de transporte y a incrementar aún más los riesgos soportados por los cargadores. El descontento con las Reglas de la Haya se basaba también en el sentimiento de que la evolución de las condiciones de la tecnología y de las prácticas relativas al transporte marítimo habían hecho inadecuadas muchas disposiciones de las reglas de la Haya que tal vez hubieran sido inadecuadas en 1924.

La cuestión de la revisión de la legislación relativa al transporte marítimo de mercancías fue planteada por primera vez por la delegación de Chile en el primer período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) en 1968. Poco después, la asamblea general recomendó que la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional considerará la inclusión de la cuestión entre los temas prioritarios en su programa de trabajo. La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional así lo hizo en su segundo período de sesiones de 1969.

Por la misma época aproximadamente, la legislación relativa a los conocimientos de embarque y al transporte marítimo de mercancías era objeto de estudio en el seno de un Grupo de Trabajo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). El grupo de trabajo llegó a la conclusión de que las normas y prácticas relativas a los conocimientos de embarque, incluidas las contenidas en las reglas de la Haya y en las reglas de la Haya modificadas por el protocolo de Visby, debían ser examinadas y en su caso revisadas y ampliadas con miras a la preparación de un nuevo convenio internacional. El objetivo de esta labor sería eliminar las incertidumbres y ambigüedades existentes en la legislación actual y permitir una distribución equilibrada de responsabilidades y riesgos entre

los cargadores y los porteadores. El grupo de trabajo recomendó que esta labor la llevase a cabo la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. En 1971, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional decidió proceder en consecuencia.

Las Reglas de la Haya se aplican únicamente cuando el conocimiento de embarque es emitido por el porteador y al período comprendido entre el momento en que las mercancías se cargan en el buque y el momento en que se descargan del buque. No se aplican a la pérdida o daño que se produce mientras las mercancías se hallan bajo la custodia del porteador con anterioridad a la carga o con posterioridad de la carga.

En 1976, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional completó y aprobó el texto de un proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías. Posteriormente, la asamblea general convocó la conferencia diplomática de Hamburgo que aprobó las Reglas de Hamburgo en 1978.

2.4. Reglas de Hamburgo

No obstante las Reglas de la Haya, fueron creadas para regular la travesía del cargador, no fueron suficientes para regular dicha operación dado que había ciertas carencias que no fueron consideradas dada la complejidad del seguro de transportes ya sea por vía marítima, aérea o terrestre, puesto que favorecían al porteador. Durante el desarrollo de dicho seguro al cabo del tiempo y la evolución del seguro en un mundo mercante, surgieron otras necesidades de ser atendidas debido a una gran vertiente entre los involucrados en dicho seguro sobre todo al momento de la realización del siniestro, es por ello que surge otra norma jurídica cuyo objetivo es normar la operación del seguro de transporte de mercancías no sólo de manera local sino desde el inicio y hasta el final del viaje y desde la perspectiva de cobertura mundial.

Es por ello que se hace mención de las Reglas de Hamburgo, las cuales establecen lo siguiente:

Reglas de Hamburgo

El Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978 (Hamburgo) (denominado "Reglas de Hamburgo") fue aprobado el 31 de Marzo de 1978 en una conferencia diplomática convocada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en Hamburgo, República Federal de Alemania. El convenio se basa en un proyecto preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI).

En primera instancia, las reglas de Hamburgo, son el resultado de un movimiento en favor de un régimen jurídico internacional moderno y uniforme para regular el transporte marítimo de mercancías. Durante muchos años, una gran proporción del transporte marítimo de mercancías estuvo sometido a un régimen jurídico centrado al Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, conocido también con el nombre de "Reglas de La Haya".

Como segundo punto está el descontento del sistema de las reglas de la Haya, siendo uno de sus principales motivos que la atribución global de responsabilidades y riesgos de conformidad con las Reglas de La Haya, que favorecían en gran manera a los porteadores a expensas de los cargadores, era injusta.

Así, se establecieron medidas encaminadas a revisar la legislación relativa al transporte marítimo de mercancías, que fue planteada por primera vez por la delegación chilena en 1968, y que finalmente en 1976, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) completó y aprobó el texto de un proyecto de Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. Posteriormente, la Asamblea General convocó la conferencia diplomática de Hamburgo que aprobó las Reglas de Hamburgo en 1978.

Las Reglas de Hamburgo establecen un régimen jurídico uniforme que regula los derechos y obligaciones de los cargadores, porteadores y consignatarios en virtud de un contrato de transporte marítimo. Su punto focal es la responsabilidad de un porteador por la pérdida y daño de las mercancías y el retraso en la entrega. También tratan de la responsabilidad del cargador por las pérdidas sufridas por el porteador y por el daño sufrido por el buque, así como de ciertas responsabilidades del cargador con respecto a las mercancías peligrosas. Otras disposiciones de las Reglas de Hamburgo se refieren a los documentos de transporte emitidos por el porteador, incluidos los conocimientos de embarque y los documentos de transporte no negociables, así como a las reclamaciones y acciones en virtud del convenio.

Por lo tanto, las Reglas de Hamburgo, son importantes porque modernizan y homologan el régimen jurídico internacional para el transporte de mercancías, ya que de manera uniforme establecen responsabilidades y derechos a las partes intervinientes en la actividad marítima (cargador, porteador y consignatario).

Partes ejecutantes:

- **Porteador:** persona que en nombre propio o de otro, celebra un contrato de transporte de mercancías con un cargador.
- **Porteador Efectivo:** persona a quien el porteador le ha encomendado la ejecución del transporte de mercancías o una parte del mismo.
- **Cargador:** quien actuando en nombre propio o ajeno tenga encomendada la obligación de entregar de manera efectiva las mercancías a un porteador.
- **Consignatario:** persona facultada a recibir las mercancías.

Las Reglas de Hamburgo se aplican a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías concertados entre dos estados diferentes si, de acuerdo con el contrato, el puerto de carga o el puerto de descarga están situados en un estado contratante, si las mercancías se descargan en uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato y dicho puerto está situado en un estado contratante, o si el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato se emite en un estado contratante. Además de estos casos, las Reglas de Hamburgo se aplican también si el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato estipulan su aplicación. La aplicación de las reglas no depende de la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

Las Reglas de Hamburgo no se aplican a los contratos de fletamento. Sin embargo, sí se aplican a los conocimientos de embarque emitidos de conformidad con un contrato de fletamento si dicho conocimiento de embarque regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador. Es importante señalar que las reglas de Hamburgo regulan los derechos y obligaciones de las partes de un contrato de transporte independientemente de que se haya o no emitido un conocimiento de embarque, esto tiene una importancia creciente, ya que cada vez son más las mercancías transportadas en virtud de documentos de transporte no negociables con preferencia a los conocimientos de embarque.

En la práctica moderna del transporte marítimo, los porteadores con frecuencia aceptan y mantienen las mercancías bajo su custodia en el puerto antes y después del transporte efectivo por mar. Se ha calculado que la mayoría de las pérdidas y daños de las mercancías

se producen mientras éstas se hallan en puerto. A fin de asegurar que estas pérdidas y daños se imputan a la parte que tiene bajo su custodia las mercancías y, por lo tanto, está en mejores condiciones para protegerlas contra la pérdida o daño, las reglas de Hamburgo se aplican a la totalidad del período en que el porteador tiene bajo su custodia las mercancías, en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

2.5.Reglas de York-Amberes

Cabe señalar que conforme a las Reglas de Hamburgo solo regulan los derechos y obligaciones de las partes de un contrato de seguro de transportes, independientemente de que se haya o no emitido un conocimiento de embarque, razón por la cual seguía existiendo una brecha en dicho seguro que no regula en si toda la operación dado el creciente desarrollo y la demanda en este tipo de seguro, ya que conforme a la actualidad, modernización y cambio de leyes a nivel mundial se requiere de una mayor regulación con el fin de aclarar y delimitar las actividades de las partes involucradas a fin de aclarar en torno al seguro de transporte de mercancías ya sea por vía marítima, aérea o terrestre.

Es por ello que es de considerable interés hacer mención de otra normatividad que en cierta forma es aplicable hoy en día, a la suscripción todo tipo de seguro de transportes las cuales se citan a continuación:

Reglas de York-Amberes

Son un conjunto de reglas alfanuméricas , que rigen y unifican criterios en materia de liquidación de avería gruesa y que han venido actualizándose permanentemente hasta nuestros días.

Dichas reglas tienen sus orígenes en 1860, cuando Gran Bretaña elaboró un proyecto de 11 disposiciones generales, por la preocupación de lograr una normatividad que tuviera vigencia internacional. Después en 1864 en York se realizó una conferencia donde se aprobaron estas 11 reglas. Para el año de 1877 se incorporó una nueva regla en Amberes y surgen de esta manera las Reglas de York-Amberes. En el año de 1890 se acepto un nuevo conjunto de 18 reglas, conocidas con el mismo nombre. El objetivo era conseguir una uniformidad entre los estados debido a que existían diferencias entre las leyes inglesas, europeas y norteamericanas.

Desde ese año las reglas de York-Amberes han pasado por varios cambios, en 1924 se concreto un cuerpo de normas dividido en dos partes, la primera que contenía siete reglas

ordenadas alfabéticamente y la segunda con veintitres reglas ordenadas numéricamente. Pero surgió una polémica sobre cual parte fijaba los principios básicos para conocer si determinado acto es o no caso de avería gruesa. A causa de este problema surgen las Reglas de York-Amberes de 1950, donde hubo unas reformas que consisten en 1 regla de interpretación, 7 reglas designadas con letras y 23 reglas numéricas. Con esto quedo dispuesto el ajuste de avería gruesa, las reglas, tanto las numeradas como las alfabéticas, se aplicarán con exclusión de cualquier ley o práctica incompatibles con aquellas, y que en lo previsto por las reglas numeradas, la avería gruesa se liquidará según las ordenadas alfabéticamente.

A pesar de que el problema había quedado resuelto, más adelante se aprueba un conjunto de normas sobre averías gruesas que se conocieron como las Reglas de York-Amberes de 1974, que en realidad no tenía mucha diferencia a las de 1950 salvo algunos puntos de avería gruesa.

El conjunto de bienes expuestos en la aventura marítima (el buque y las mercancías que transporta) pueden sufrir ciertos daños o soportar determinados gastos originados por las eventualidades de la navegación. Estos daños y gastos, cuando llegan a ser extraordinarios, se les conoce con el nombre de averías, en efecto en el derecho marítimo, la palabra avería no solamente abarca los daños sino también los gastos extraordinarios, en relación con las necesidades que constituye la carga del buque.

La avería gruesa es un procedimiento para distribuir los costes de la resolución de un siniestro marítimo entre las partes que se benefician de que el buque y la carga se salven. Se dice que este principio es tan antiguo como la navegación marítima comercial. El sistema moderno de determinación de las bases y cuotas de contribución en los distintos supuestos de avería gruesa viene establecido en las Reglas de York y Amberes.

Las Reglas de York Amberes reconocen dos gastos principales:

1. Los gastos y sacrificios realizados en aras de la "seguridad común" del buque, la carga y otras propiedades que implicasen la aventura marítima común, por ejemplo, los daños ocasionados al buque y a la carga al extinguir un incendio o realizar un salvamento.
2. Los gastos en los que se incurra "en beneficio común" para finalizar el viaje de manera segura, incluyendo posibles gastos realizados en un puerto de refugio, tales como la manipulación de la carga, tasas portuarias, salarios de la dotación, el combustible y

demás provisiones y consumos, si bien excluyendo los costes de la reparación de los daños al buque.

A continuación se mencionan las Reglas de York y Amberes de 2004:

Regla de Interpretación: En el ajuste de la avería gruesa, deberán aplicarse las siguientes reglas designadas por letras y por números, con prescindencia de cualquier ley o costumbre contrapuesta. Excepto en la avería gruesa que será de acuerdo con las reglas alfabetizadas.

Regla Predominante: En ningún caso se admitirá sacrificio o gasto alguno a menos que haya sido realizado o contraído razonablemente.

Regla A: Existe un acto de avería gruesa cuando, y solamente cuando, se ha hecho o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro los bienes comprometidos en una aventura marítima común.

Regla B: Los sacrificios y gastos de avería gruesa serán soportados por los diversos intereses contribuyentes, ajustándose a las bases que más adelante se determinan.

Regla C: Solamente serán admitidos en avería gruesa los daños, pérdidas o gastos que sean la consecuencia directa del acto de avería gruesa.

Regla D: Aunque el hecho haya dado lugar al sacrificio o al gasto haya sido la consecuencia de una falta cometida por una de las partes interesadas en la expedición, siempre habrá derecho a la contribución, pero esto sin perjuicio de las acciones o defensas que respecto de dicha falta puedan iniciarse en contra de o por dicha parte.

Regla E: La carga de la prueba de que una pérdida o gasto deba ser admitida en avería gruesa, corresponde a la parte que reclama dicha admisión.

Regla F: Cualquier gasto añadido realizado en sustitución de otro que hubiera sido admisible en avería gruesa, será considerado como avería gruesa y así calificado sin tener en cuenta la economía para otros intereses, si la hubiera, pero solamente hasta el importe del gasto de avería gruesa evitado.

Regla G: La liquidación de la avería gruesa, tanto para la estimación de las pérdidas como para la contribución, debe ser practicada sobre la base de los valores en el momento y en el lugar en que termina la expedición.

Las reglas numéricas que forman parte de las Reglas de York y Amberes de 2004 son las siguientes:

Regla I: Echazón de carga

Regla II: Daño causado por la echazón y sacrificio para la seguridad común

Regla III: Extinción de fuego a bordo

Regla IV: Corte de restos

Regla V: Varada voluntaria

Regla VI: Remuneración por asistencia o salvamento

Regla VII: Daños causados a la maquinaria y calderas

Regla VIII: Gastos de alijo de un buque embarrancado y daños consiguientes

Regla IX: Efectos provisiones del buque quemados como combustible

Regla X: Gastos en puerto de refugio

Regla XI: Salarios manutención de la tripulación otros gastos ocasionados para ganar puerto de refugio en este puerto

Regla XII: Daños causados al cargamento en la descarga

Regla XIII: Deducciones del costo de las reparaciones

Regla XIV: Reparaciones provisionales

Regla XV: Pérdida de flete

Regla XVI: Valor que debe admitirse para la carga perdida o averiada por sacrificio

Regla XVII: Valores contribuyentes

Regla XVIII: Averías al buque

Regla XIX: Mercancías no declaradas o falsamente declaradas

Regla XX: Adelanto de fondos

Regla XXI: Intereses sobre las pérdidas abonadas en avería gruesa

Regla: XXII: Régimen de los depósitos en metálico

Regla XXIII: Prescripción aplicable en avería gruesa

2.6.Incoterms

Los incoterms son los términos internacionales de comercio, son términos, de tres letras cada uno, que reflejan las normas de aceptación voluntaria por las dos partes (compradora y vendedora), acerca de las condiciones de entrega de las mercancías y/o productos. Se usan para aclarar los costos de las transacciones comerciales internacionales, delimitando las responsabilidades entre el comprador y el vendedor y reflejan la práctica actual en el transporte internacional de mercancías.

La Convención sobre contratos para la venta internacional de mercancías de las Naciones Unidas en su Parte III «Venta de las mercancías» describe el momento en que el riesgo sobre la mercancía se transfiere del vendedor (fabricante o no) al comprador (sea este el usuario final o no), pero reconoce que, en la práctica, la mayoría de las transacciones internacionales se rigen de acuerdo con las obligaciones reflejadas en los incoterms.

La Cámara de Comercio Internacional (CCI) con sede en París, se ha encargado desde 1936 (con revisiones en 1945, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010) de la elaboración y actualización de estos términos, de acuerdo con los cambios que va experimentando el comercio internacional. Actualmente están en vigor los incoterms 2010 (desde el 1 de Enero de 2011), sin que ello signifique que los anteriores hayan dejado de poder usarse. De ahí, la necesidad de señalar el Incoterm y el año de la versión.

El objetivo fundamental de los incoterms consiste en establecer criterios definidos sobre la distribución de los gastos y la transmisión de los riesgos entre la parte compradora y la parte vendedora en un contrato de compraventa internacional.

Los incoterms son de aceptación voluntaria por las partes, es decir, no son un esquema jurídico obligatorio; el tratado jurídico obligatorio para los 71 países que lo han ratificado es el CISG. Su principal ventaja consiste en haber simplificado mediante 11 denominaciones normalizadas un cúmulo de condiciones que tienen que cumplir las dos partes contratantes. Gracias a esta armonización o estandarización, la parte compradora y la parte vendedora saben perfectamente a qué atenerse.

Además de las estipulaciones propias de cada incoterm, un contrato de compraventa internacional de mercancías puede admitir otras condiciones adicionales. Estos casos se

deben establecer cuidadosamente porque los incoterms están redactados con gran armonía y recogen la práctica de infinitas experiencias comerciales internacionales.

Los Incoterms se aplican únicamente en las compraventas internacionales de mercancías, no en las de servicios ya que éstos son intangibles en los que no se utiliza la logística.

Los incoterms regulan cuatro aspectos básicos del contrato de compraventa internacional: la entrega de mercancías, la transmisión de riesgos, la distribución de gastos y los trámites de documentos aduaneros.

1. La entrega de las mercancías: es la primera de las obligaciones del vendedor. La entrega puede ser directa, cuando el incoterm define que la mercancía se entregue al comprador, son los términos "E" y los términos "D" o indirecta, cuando la mercancía se entrega a un intermediario del comprador, un transportista o un transitario, son los términos "F" y los términos "C", dichos términos hacen referencia a la categoría del incoterm.
2. La transmisión de los riesgos: es un aspecto esencial de los incoterms y no se debe confundir con la transmisión de la propiedad, que queda regulada por la ley que rige el contrato. El concepto fundamental se basa en que los riesgos, y en la mayoría de los casos, también los gastos, se transmiten en el punto geográfico y en el momento cronológico que definen el contrato y el incoterm establecido. El punto geográfico puede ser la fábrica, el muelle, la borda del buque, etc., mientras que el momento cronológico está definido por el plazo de entrega de la mercancía. La superposición de ambos requisitos produce automáticamente la transmisión de los riesgos y de los gastos.
3. La distribución de los gastos: lo habitual es que el vendedor corra con los gastos estrictamente precisos para poner la mercancía en condiciones de entrega y que el comprador corra con los demás gastos. Existen cuatro casos, los términos "C", en que el vendedor asume el pago de los gastos de transporte (y el seguro, en su caso) hasta el destino, a pesar de que la transmisión de los riesgos es en origen; esto se debe a usos tradicionales del transporte marítimo que permiten la compraventa de las mercancías mientras el barco está navegando, ya que la carga cambia de propietario con el traspaso del conocimiento de embarque.
4. Los trámites de documentos aduaneros: en general, la exportación es responsabilidad del vendedor; sólo existe un incoterm sin despacho aduanero de exportación: EXW (*Ex Works*, En fábrica), donde el comprador es responsable de la exportación y suele contratar los servicios de un transitario o un agente de aduanas en el país de

expedición de la mercancía, que gestione la exportación. Los restantes incoterms son: con despacho, es decir, la exportación es responsabilidad del vendedor, que algunas veces se ocupa también de la importación en el país de destino.

La reglamentación de los incoterms no regula la forma de pago por parte del comprador, únicamente establece una relación de gastos por transporte, medio de pago elegido para las operaciones de compraventa internacional. Cuando el pago se realiza mediante crédito documentario, los Incoterms más favorables son aquellos en los que el vendedor gestiona el documento de transporte principal como es el caso de los Incoterms en "C" (CPT, CFR, CIP y CIF) ya que, normalmente, será necesario presentar este documento para cobrar el crédito documentario.

La categorización de los Incoterms 2010 es la siguiente y se agrupan en cuatro categorías: "E", "F", "C", "D".

- **Término en "E":** EXW (Ex works)

El vendedor pone las mercancías a disposición del comprador en los propios locales del vendedor. Esto es, una entrega directa a la salida.

- **Términos en "F":** FCA (Free carrier), FAS (Free alongside ship) y FOB (Free on board).

Al vendedor se le encarga que entregue la mercancía a un medio de transporte elegido y pagado por el comprador. Esto es, una entrega indirecta sin pago del transporte principal por el vendedor.

- **Términos en "C":** CFR (Cost and freight), CIF (Cost, insurance and freight), CPT (Carriage paid to) y CIP (Carriage and insurance paid).

El vendedor contrata el transporte, pero sin asumir el riesgo de pérdida o daño de la mercancía o de costos adicionales por los hechos después de la carga y despacho. Esto es, una entrega indirecta con pago del transporte principal por el vendedor.

- **Términos en "D":** DAT (Delivered at terminal), DAP (Delivered at place) y DDP (Delivered duty paid).

El vendedor soporta todos los gastos y riesgos necesarios para llevar la mercancía al país de destino. Esto es una entrega directa a la llegada. Los costos y los riesgos se transmiten en el mismo punto, como los términos en "E" y los términos en "F".

Los términos en "D" no se proponen cuando el pago de la transacción se realiza a través de un crédito documentario, básicamente porque las entidades financieras no lo aceptan.

El término DAP es un Incoterm polivalente "flexible" y se puede usar en cualquier medio de transporte y en la combinación de todos ellos.

Para un término dado, "Sí" indica que el vendedor tiene la responsabilidad de proveer el servicio incluido en el precio; "No" indica que es responsabilidad del comprador. Si el seguro no está incluido en los términos, entonces el seguro para el transporte es responsabilidad del comprador.

En definitiva, los Incoterms son unas normas ampliamente conocidas y utilizadas por las diferentes actores que participan en las operaciones de comercio exterior (exportadores, importadores, transportistas, transitarios, agentes de aduanas, bancos y compañías de seguros, etc.) y por ello deben conocerse en profundidad, para utilizarse correctamente y con ello evitar discrepancias entre las partes.

Es importante aclarar que a partir de los Incoterms 2010 los únicos términos que obligan a contratar un seguro según sus estipulaciones son CIF y CIP.

A continuación se muestra la tabla vigente de los INCOTERMS:

***INCOTERMS 2010**

	Modalidad de transporte	Mercancía acondicionada para su venta	La carga en el almacén del vendedor	Transporte interior en origen	Formalidades aduaneras de exportación	Gastos de manipulación en origen	Transporte principal	El seguro de la mercancía	Gastos de manipulación de destino	Formalidades aduaneras de importación	Transporte interior en destino	Entrega de la mercancía al comprador
EXW Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FCA Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FAS Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FOB Marítimo	■	■	■	■	■	▬	■	■	■	■	■	■
CPT Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CP Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CFR Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CIF Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
DAT Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
DAP Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
DDP Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

© 2010 Cámara de Comercio Internacional CCI

■ Vendedor ■ Comprador ▬ Vendedor / Comprador

*Fuente: Diario del Exportador / 2010 Cámara de Comercio Internacional CCI

Capítulo 3. El seguro de transporte de mercancías y su evolución en las compañías aseguradoras

El seguro de transportes fue el origen del seguro a nivel mundial, puesto que los primeros asegurados eran comerciantes que solo protegían el tránsito de sus mercancías, dicho seguro ha evolucionado debido al desarrollo económico. La movilización de mercancías es primordial para el correcto funcionamiento del mercado de bienes, el papel fundamental que juega el comercio nacional e internacional en la actividad económica adquiere importante relevancia el sistema de transporte de mercancías. En un contexto mundial globalizado, requiere contar con un sistema de transporte integrado, confiable y eficiente para la dinámica comercial del seguro de transportes.

Sin embargo, el proceso de transporte, deber ser entendido como el conjunto de actividades necesarias para llevar una mercancía de un lugar a otro, incluyendo los procesos de carga y descarga, embalaje, y almacenamiento temporal, entre otros, además de enfrentar diversos riesgos ajenos al asegurado, que pueden dificultar e impedir su óptimo funcionamiento. Como solución a estas necesidades y su propia evolución, el mercado asegurador ha desarrollado mecanismos financieros para compensar a quienes lo requieren por la materialización de los riesgos que se asumen en el transporte de mercancías, este mecanismo se conoce como seguro de transporte de mercancías bajo una nueva modalidad que los proteja en todo lo referente al traslado de sus bienes.

La importancia del seguro de transporte de mercancías radica entonces en la posibilidad de transferir, a un costo razonable, los riesgos que se generan durante el desarrollo de la cadena logística, constituyéndose en un soporte vital del comercio nacional e internacional y es por ello que se presenta un nuevo esquema de seguros, como se indica a continuación:

3.1. Descripción del seguro de transporte de mercancías con cobertura mundial

El seguro de transporte de mercancías que otorga la cobertura al programa mundial, será a través de un grupo de pólizas anuales que comprende asegurar los bienes del asegurado dónde realiza sus operaciones de compra, venta de productos, maquila, distribución y devoluciones de sus mercancías en diferentes lugares del mundo.

El grupo de pólizas comprende un cobertura a las mercancías de acuerdo las condiciones de cada país donde se efectúen los embarques el asegurado, donde el estimado anual de embarques se determina con el monto de suma asegurada de los posibles embarques a lo largo del año de vigencia del seguro, dónde al terminar la vigencia del grupo de pólizas, el

asegurado deberá declarar el valor de los embarques reales que efectuó durante el período de vigencia de las pólizas, con la finalidad de realizar el ajuste final de los embarques, aplicando las cuotas correspondientes a cada póliza, sobre la diferencia entre embarques reales y el pronóstico declarado de los mismos, dicho ajuste se realizará únicamente cuando los embarques reales excedan el pronóstico, en caso de que los embarques reales sean menores al pronóstico estimado no habrá devolución de primas.

Las mercancías y/o bienes asegurados son: materias primas, todo producto terminado, producto en proceso, material de empaque, maquinaria, equipo, refacciones y todo lo relacionado al giro del asegurado, siempre y cuando el tipo de empaque sea el adecuado según la naturaleza propia de la mercancía y según la recomendación del fabricante, considerando el medio de conducción que se usará en el viaje y el trayecto que recorrerá el embarque hasta su destino final.

Los medios de transporte que son autorizados por la compañía aseguradora para el traslado de las mercancías y bajo los cuáles se otorgará cobertura del seguro mundial son los siguientes:

- ❖ Aéreo, líneas comerciales.
- ❖ Ferrocarril.
- ❖ Marítimo (Los bienes deberán viajar bajo cubierta, en buques de casco de acero mecánicamente autopropulsados con antigüedad de hasta 25 años. Los contenedores cerrados podrán ser transportados sobre cubierta, siempre y cuando las ordenanzas marítimas lo permitan).
- ❖ Terrestre propiedad de terceros (de líneas transportistas regulares que cuenten con la autorización y permisos de la autoridad competente).
- ❖ Terrestre propios (vehículos propiedad del asegurado)

Queda entendido y convenido que no se permite el uso de medios de transporte obsoletos, con fallas o defectos latentes, tampoco se permite el uso de camiones, vehículos terrestres mayores y buques mayores a 20 años.

Se conoce como programa mundial al grupo de pólizas (póliza maestra multinacional y pólizas locales) que darán cobertura al asegurado principalmente en México, dónde se emitirá la póliza maestra la cual proporciona cobertura del seguro por las diferencias en límites y condiciones que pudiesen existir entre las condiciones de las pólizas locales pertenecientes a este programa mundial, proporcionadas por la compañía a los asegurados en los distintos países mencionados en las condiciones particulares de esta póliza. Se protegen los embarques de importación y exportación de los bienes propiedad del asegurado así como también el tránsito local y los embarques que se realicen dentro de los países dónde el asegurado requiera cobertura y realice sus operaciones.

Adicionalmente, al seguro de transporte de mercancías se incluye como parte de la póliza un programa de prevención de pérdidas que consiste en la evaluación del asegurado y sus proveedores, la logística de los embarques así como la evaluación de los diversos medios de transporte utilizados para el traslado de las mercancías, incluye la capacitación y pláticas hechas por el área de ingeniería todo lo anterior con el objetivo de concientizar al asegurado y al proveedor sobre los riesgos a los que pudiese estar expuesto con el objeto de minimizar los riesgos inherentes al transporte de las mercancías.

3.2. Coberturas del seguro

Las coberturas otorgadas para este seguro y que operan bajo el grupo de pólizas, las condiciones particulares y condiciones generales del seguro de transporte de mercancías serán las siguientes:

- Riesgos ordinarios de tránsito
- Robo total con violencia y/o asalto
- Robo parcial con violencia y/o asalto
- Rapiña, Ratería, pillaje y hurto a consecuencia de un riesgo ordinario de tránsito
- Mojadura y oxidación
- Contaminación y manchas por contacto con otras cargas
- Rotura y rajadura
- Abolladura, dobladura y desportilladura a consecuencia de un riesgo ordinario de tránsito
- Merma
- Derrame
- Bodega o bodega
- Maniobras de carga y descarga
- Estadía en recintos fiscales y fiscalizados por 60 días

- Desempaque diferido por 30 días
- Barredura
- Echazón
- Baratería del capitán y de la tripulación
- Huelgas y alborotos populares

Las mercancías y/o bienes nuevos se cubrirán contra todo riesgo de acuerdo a lo estipulado con las condiciones generales del seguro de transporte de mercancías, mientras que los bienes usados y/o reconstruidos, así como las devoluciones y continuaciones de viaje sólo se cubrirán contra los riesgos ordinarios de tránsito y el riesgo de robo total con violencia y/o asalto.

3.3. Deducibles y medidas de prevención

Los deducibles a cargo del asegurado y que son aplicables a las pólizas que integran el programa mundial en caso de ocurrir un siniestro son los que a continuación se detallan:

- 2% sobre el valor total del embarque para riesgos ordinarios de tránsito con mínimo de 175 Usd.
- 15% sobre el valor total del embarque para robo total y/o parcial con violencia y/o asalto con mínimo de 438 Usd.
- 2% sobre el valor total del embarque para los demás riesgos con mínimo de 175 Usd.

Por otro lado, es importante señalar que existen medidas de prevención que deben ser cumplidas por el asegurado mismas que son garantía para tener cobertura bajo este seguro, las cuales se mencionan a continuación:

- Uso de caminos de cuota cuando estén disponibles.
- No se permiten desviaciones para fines personales.
- Uso de caja metálica cerrada protegiendo la mercancía en su totalidad.
- Uso de sellos o candados de acero o naval locks para contenedores y trailers.
- Las maniobras de carga y descarga (tanto en su origen como en su destino) se deberá realizar dentro de los patios de los asegurados o clientes.

3.4. Valor para el seguro

El valor asegurable corresponde al valor de los bienes y/o mercancías sobre las cuales exista interés asegurable por parte del asegurado, en el lugar y al momento de inicio del viaje, de acuerdo con las siguientes bases:

- a) Embarques de compras efectuadas por el asegurado en el extranjero: Valor factura de los bienes más gastos tales como fletes, impuestos de importación, gastos aduanales, empaque, embalaje, acarreo y demás gastos directos inherentes al transporte de los bienes si los hubiere y siempre que éstos no se encuentren incorporados en la propia factura de compra.
- b) Embarques de compras efectuadas por el asegurado dentro de la República Mexicana: Valor factura de los bienes más gastos tales como fletes, empaque, acarreo y demás gastos inherentes al transporte de los bienes si los hubiere y siempre que éstos no se encuentren incorporados en la propia factura de compra.
- c) Embarques de ventas efectuadas por el asegurado: Valor factura de venta más fletes, empaque, embalaje, acarreo y demás gastos directos inherentes al transporte de los bienes, no incluidos en la factura de venta.
- d) Embarques de maquila efectuados por el asegurado: Costo de la materia prima y otros gastos que se realicen dentro del proceso de producción, más gastos directos inherentes al transporte de los bienes, si los hubiere.
- e) Embarques entre filiales en la República Mexicana: Costo de producción o adquisición, más fletes y demás gastos directos inherentes al transporte de los bienes si los hubiere.
- f) Bienes usados y/o reconstruidos: Valor real de los bienes más gastos tales como fletes, impuestos de importación, gastos aduanales, empaque, acarreo y demás gastos inherentes al transporte de los bienes si los hubiere.

3.5. Cláusula de ajuste por siniestralidad

Esta cláusula forma parte integrante de la póliza y consiste en realizar un ajuste a las primas o modificar los deducibles o a las mismas condiciones particulares del seguro, por decir, ajuste por siniestralidad que será aplicado cuando la siniestralidad ocurrida de la cuenta exceda el 65% de la prima neta devengada, si esto llegará a suceder la compañía podrá revisar y ajustar términos y condiciones del grupo de pólizas en cualquier momento de la vigencia de la pólizas.

Se entenderá por siniestralidad ocurrida los siniestros reportados y pagados más los gastos de ajuste correspondientes.

Esta cláusula permite monitorear la cuenta y el resultado de siniestralidad de la misma y por la tanto los resultados de la Compañía Aseguradora, se realizarán reportes mensuales de las reservas abiertas por obligaciones pendientes de cubrir (OPC), siniestros reclamados y pagados incluyendo los gastos de ajuste y salvamentos correspondientes al mismo siniestro.

Queda entendido y convenido que para hacer efectiva la cláusula de ajuste por siniestralidad se deberá evaluar y considerar las primas y siniestros del grupo de pólizas que forman parte del programa mundial.

3.6. Cláusula de bonificación de primas por buena siniestralidad (BPBS)

Como parte del grupo de pólizas e incluida en las mismas al igual que la cláusula de ajuste por siniestralidad, esta cláusula (BPBS), se revisará al final de la vigencia de las pólizas en beneficio del asegurado con la finalidad de saber si habrá o no devolución de primas por buena siniestralidad. La cual se calculará con la siguiente fórmula:

$$\text{BPBS} = 60\% (40\% \text{ Prima devengada} - 110\% \text{SO})$$

Donde el Siniestro Ocurrido (SO) se calcula como:

$$\text{SO} = \text{Pérdida pagada} + \text{Honorarios} + \text{Gastos} - \text{Salvamentos} - \text{Recuperaciones} + \text{Reserva de Obligaciones Pendientes de Cumplir (OPC)}.$$

Esta bonificación de primas está sujeta a la renovación de la póliza y al pago de su prima correspondiente.

Esta bonificación de primas se calculará una vez que se haya hecho el ajuste final por embarques de las pólizas, si el asegurado no adeuda ningún recibo de esta póliza y una vez que el cliente entregue a la aseguradora una carta dónde confirme que hasta ese momento no tiene conocimiento de más siniestros que reportar bajo esta póliza.

Se acepta que no habrá bonificación de primas si esta póliza es cancelada anticipadamente.

Queda entendido y convenido que si una vez calculada y pagada tal bonificación de primas, el asegurado reporta algún otro siniestro procedente bajo esta póliza, se recalculará la bonificación de primas haciendo los ajustes pertinentes contra la indemnización del nuevo siniestro, en caso de ser éste procedente.

3.7. Índice Combinado (IC)

El índice combinado es un indicador clave de la compañía y se deriva de la rentabilidad y no tiene ninguna relación con el rendimiento de la inversión, el capital de riesgo o los impuestos.

$$IC = \frac{\text{Sinistros Ocurridos} + \text{Gastos de administración} + \text{Comisiones}}{\text{Prima Neta Devengada}}$$

Para tener un cálculo más eficiente se debe tener en cuenta lo siguiente:

El objetivo de esta índice es dar a conocer la rentabilidad del grupo de pólizas que forman parte del programa mundial y será calculado al final de la vigencia de las pólizas para determinar si la compañía aseguradora generó utilidad o no del riesgo suscrito al final del año transcurrido.

Conclusiones

- El seguro de transporte de mercancías de manera tradicional ha sido una muy buena opción que permite a los asegurados cubrir sus mercancías y embarques de tránsito local o internacional por país dónde se suscriba el riesgo, embarques de importación y exportación contra los posibles riesgos y peligros ajenos al asegurado y siempre que las mismas mercancías puedan estar expuestas cuando se encuentren en tránsito.
- Dada la evolución de la economía mundial, los tratados de comercio, la apertura de mercados como la globalización que demandan mejores condiciones y necesidades de aseguramiento de las mercancías, es por ello que existe la misión de elaborar un seguro que proteja todas las necesidades de los asegurados potenciales y diseñar un seguro como “traje a la medida” por parte de la compañía aseguradora, es una labor que los suscriptores realizan día a día con el objetivo de mejorar y actualizar las coberturas ideales para que el seguro de transporte de mercancías cumpla con las necesidades de aseguramiento durante el trayecto de los bienes dónde quiera que transiten, debido a ello surge la necesidad de ampliar, modificar y actualizar dicho seguro bajo una sola modalidad y que permita a la compañía de seguros tener una mejor rentabilidad y desde luego su margen de utilidad en dicha operación además de analizar, administrar controlar mejor los riesgos de suscripción, es por ello que surge este nuevo esquema de aseguramiento denominado “El seguro de transporte de mercancías con cobertura mundial”
- Bajo esta nueva modalidad se pretende un crecimiento de la compañía aseguradora enfocada a pequeños y medianos riesgos dónde la prima ofertada será muy competitiva, con la finalidad de tener una mayor diversificación de riesgos.
- La selección de riesgos de la compañía aseguradora, será contundente y a su vez el primer filtro por parte del área de suscripción, ya que siempre estará enfocada a la creación de un portafolio óptimo, es decir, se pretende que la composición de los negocios del portafolio comprenda los giros y mercancías que son del apetito de riesgo de la aseguradora de acuerdo a las políticas de suscripción.

Bibliografía

1. Ley de Instituciones de seguros y de Fianzas
2. Circular Única de Seguros y Fianzas
3. Ley Sobre el Contrato de Seguro
4. La apreciación de los Riesgos y la Tarificación en el ramo de transportes (H. Fischer)
5. Condiciones Generales y Cláusulas especiales del Seguro de Transporte de Mercancías (Zurich Compañía de Seguros)
6. Diario del Exportador