CARTILLA

SEGUROS DE TRANSPORTE
PARA EXPORTACIONES COLOMBIANAS

PRESENTACION

Las actividades de comercio internacional, como el transporte y las condiciones de compraventa, generan riesgos, que pueden incidir en la pérdida parcial o total de la mercancía. Para ello es importante que tanto compradores como vendedores adopten medidas, como la contratación de pólizas de seguro que amparen sus mercancías durante los movimientos de la carga desde su origen hasta su destino final.

Los problemas derivados del riesgo y del daño que puede sufrir la carga durante el proceso exportador, la forma de efectuar el pago entre otros aspectos, hacen necesario que el exportador determine cuando es conveniente el seguro.

Cada país tiene cambios en los requisitos y reglamentación gubernamental, por lo cual se recomienda utilizar la cartilla como medio de consulta para las diferentes operaciones comerciales que impliquen la utilización de seguros de transporte. Esta sirve como una guía al exportador, exponiendo las características de las pólizas, su contenido, riesgos que cubren y riesgos excluibles, garantías y otra información pertinente en el momento de celebrar un contrato.

Es necesario que el sector exportador conozca aspectos prácticos, operativos, legales, técnicos y comerciales, que facilitarán la identificación del contrato de compraventa internacional, contratos de seguro general, de trasporte y de carga que requiera de acuerdo a sus necesidades y términos de negociación.

Proexport - Colombia
Teléfono: 5600172 - 5600100
Calle 28 No. 13 A –15, piso 36
E-mail:
proexport@proexport.com.co
www.proexport.com.co

Presidente
Maria Elvira Pombo
Director Información Comercial
Jorge Luis Gutierrez
Subdirección Logística de Exportación
Alcira Barrero Salomón
Bogotá D.C ., Colombia Febrero 2007

Todos los derechos reservados.
Prohibida su reproducción total o parcial
por cualquier medio sin permiso de Proexport - Colombia

El documento se realizó con el apoyo de Rojas y Asociados en cabeza de Hernán Rojas especialista en el área de seguros, quien identificó para el sector exportador a través de diferentes investigaciones la importancia y aplicación del seguro de transporte en las exportaciones Colombianas.

MARIA ELVIRA POMBO HOLGUIN
Presidente

CONTENIDO

I. IMPORTANCIA DEL SEGURO 3
II. TRANSACCIONES INTERNACIONALES 4
2.1. La compraventa internacional y el seguro de carga. 4
2.2. El Contrato de transporte y el seguro. 6
III. EL CONTRATO DE SEGURO EN GENERAL 12
3.1. Aspectos generales 12
3.2. Características del contrato de seguro en general 13
3.3. Factores Objetivos y Subjetivos del Seguro 13
3.4. Partes del contrato de seguro 13
3.5. Vigencia del seguro 14
3.6. Elementos esenciales del seguro 14
IV EL SEGURO DE CARGA 20
4.1 Elementos esenciales del seguro de carga 20
4.2 Prueba del contrato de seguro 20
4.3 La Prima 20
4.4 La póliza de seguro 20
4.5. Documentos que hacen parte de la póliza 20
4.6. Clases o tipos de póliza 21
4.7. El certificado de seguro 21
4.8. Garantía de seguro 21
4.9. Amparo o cobertura 22
4.10. El siniestro 22
4.10.1 ¿Qué hacer en caso de siniestro? 22
4.11. La indemnización 22
4.12. CARACTERÍSTICAS DE LA PÓLIZA 23
4.12.1. Contenido de la póliza. 23
4.12.2. Suma asegurada 24
4.12.3. Riesgos Cubiertos 24
4.12.4. Riesgos Excluibles / Excluidos 24
4.12.5. Obligaciones – deberes del asegurado 26
4.12.6. Bienes excluidos / bienes expresamente asegurables 26
4.12.7. Garantías 27
4.12.8. Deducibles 28
4.12.9. Vigencia 28
V. SINIESTROS Y RECLAMACIONES 30
5.1. Partes que intervienen en el manejo del SINIESTRO y del RECLAMO 30
5.2. Caso práctico: Manejo de un reclamo y liquidación de un siniestro en importación, exportación y despacho local. 31
5.3. Inspección a la carga 38
VI. CHECK LIST BÁSICO 40
CONTRATO SEGURO DE CARGA 40
VII. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DE INTERÉS 42
ANEXOS 43
SOLICITUD DE SEGURO 43
SEGUROS MARÍTIMOS 44
SEGUROS DE CARGA 44

I. IMPORTANCIA DEL SEGURO

Las operaciones del comercio internacional, entre ellas el transporte y las condiciones de compraventa, hacen necesario que los usuarios adopten medidas frente a los riesgos propios o inherentes a dichas actividades.

Para el caso del transporte de mercancías es importante señalar que se realiza en consideración al peso y volumen de la carga y, muy excepcionalmente, se tiene en cuenta el valor de los productos, pues su declaración generará un incremento sustancial en el valor del flete. Esto explica también que la responsabilidad del transportador atiende al peso y/o a la forma como la recibió para su transporte.

La ausencia de declaración de valor de la mercancía/carga del embarcador o exportador en los documentos de transporte permite al transportador, que frente a un incidente, limite su responsabilidad con relación a la unidad de carga (contenedor, pallets o bultos) o unidad de peso cuando se presente una pérdida o falta de entrega, saqueos o mermas de lo transportado, sin considerar la calidad ni el valor de la mercancía.

Frente a esta realidad es necesario que los usuarios del comercio exterior (importadores / exportadores) contraten pólizas de seguro que amparen sus mercancías durante los movimientos de la carga desde su origen hasta su destino final y de esta forma se protejan del daño emergente y el lucro cesante (en caso de haber sido pactado su cubrimiento) cuando ocurra alguno de los siniestros amparados, para evitar iniciar las reclamaciones por pérdidas o daños a la carga en contra de los transportadores quienes sin dudar se protegerán con las limitaciones de responsabilidad conforme a la ley, convenios internacionales y el contrato de transporte.

De otra parte, es importante señalar que las condiciones y negociaciones en que se realizan las compraventas internacionales, están regidas por los Incoterms trece (13 en total), que buscan dar claridad tanto a comprador como a vendedor sobre sus derechos y obligaciones relacionadas con la entrega de la mercancía, transferencia de riesgos, distribución de gastos y trámites documentales.

Lo anterior significa que dependiendo el Incoterm que rija la negociación internacional, la parte interesada en protegerse de los riesgos, tendrá que negociar adecuadamente las coberturas de la póliza de seguro de carga que amparen la mercancía y proteja su patrimonio.

En consecuencia y ante el aumento exponencial de los riesgos, los usuarios del comercio exterior deben darse cuenta, que uno de los modos más efectivos para protegerse de dicha exposición, es la contratación de una póliza de seguro acorde con las necesidades de cada transacción.

II. TRANSACCIONES INTERNACIONALES

2.1. La compraventa internacional y el seguro de carga.

Ante el creciente incremento del intercambio comercial entre diferentes culturas, fue necesario crear ciertos términos que permitieran hablar en un lenguaje común y dieran claridad a los usuarios respecto de las obligaciones y derechos en las compraventas internacionales. De esta forma surgieron los "Incoterms" que hoy en día están presentes en la mayoría de las relaciones comerciales en el mundo.

Los problemas derivados del riesgo de daño o pérdida de cualquier carga entre vendedor – comprador adquiere un especial interés cuando la compraventa implica el transporte de la carga de un lugar a otro y requiere para su ejecución un período de tiempo determinado. También, la forma de efectuar el pago y la identificación de quién es el acreedor efectivo en un determinado momento introduce un nuevo aspecto que debe tenerse en cuenta para determinar *a quién, cómo, y cuándo debe contratarse el seguro* que ampare debidamente la mercancía objeto de transacción.

Por está razón, resulta conveniente hacer un rápido análisis de cuándo tiene el exportador *la obligación de proveer el seguro de la carga* en una compraventa internacional. Los demás aspectos del Incoterm no serán abordados. Se sugiere consultar:

http://www.proexport.com.co/VBeContent/logistica/NewsDetail.asp?ID=1377&IDCompany=8,

OBLIGACIÓN DEL EXPORTADOR DE PROVEER EL SEGURO DE CARGA INCOTERM
CIF impone al vendedor la obligación de contratar, por su cuenta y con carácter transferible, una póliza de seguro marítimo que cubra los riesgos del transporte, el precio CIF, más un 10 por ciento adicional. El comprador asume los riesgos de las mercancías a partir del momento en que éstas hayan sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque
CIP: El vendedor/exportador tiene la obligación de proveer un seguro de carga. La póliza de seguro contratada por el exportador debe permitir al comprador hacerle reclamaciones directas a la compañía de seguro. Es obligación del vendedor/exportador hacerle llegar la póliza o certificado de seguro al comprador. Es importante como medida preventiva que el vendedor/exportador haga llegar al comprador, previo a su contratación, copia de las condiciones de la cobertura de la póliza y esperar su conformidad.

NINGUNA OBLIGACIÓN DEL EXPORTADOR DE PROVEER SEGURO DE CARGA.
EXW. Ex. works **FCA**: **FAS** **FOB** **CFR** **CPT** **DAF** **DES** **DEQ** **DDU** **DDP**

EXW: El vendedor/exportador no tiene ninguna obligación de proveer seguro de carga al comprador.

FCA: En lo relacionado con el seguro de carga, el vendedor/exportador no tiene ninguna obligación de proveerlo al comprador.

FAS: El vendedor/exportador no tiene obligación frente al comprador de proveer seguro sobre la carga.

FOB: El vendedor/exportador no está obligado a proveer seguro de carga.

CFR: No existe obligación en cabeza del vendedor/exportador de proveer el seguro de carga.

CIF: De acuerdo con este Incoterm, una de las obligaciones que afectan al comprador es asumir los riesgos de las mercancías a partir del momento en que éstas hayan sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque e **impone al vendedor la obligación de contratar, por su cuenta y con carácter transferible, una póliza de seguro marítimo que cubra los riesgos del transporte, donde se cubra el precio CIF, más un 10 por ciento adicional.**

Como se puede entender, el precio CIF comprende una cobertura limitada, lo cual no se opone para que a petición del comprador y por cuenta de éste, el vendedor amplíe la cobertura del seguro donde incluya por ejemplo el riesgo de *guerra*.

Es obligación del vendedor/exportador hacerle llegar la póliza o certificado de seguro al comprador y se recomienda que el vendedor/exportador haga entrega al comprador de la copia de las condiciones de la cobertura de la póliza, previa a la formalización del contrato, y esperar de su conformidad.

La póliza de seguro contratada por el exportador debe permitir al comprador hacerle reclamaciones directas a la compañía de seguro.

CPT: El vendedor/exportador no tiene la obligación de proveer seguro al comprador.

CIP: El vendedor/exportador tiene la obligación de proveer un seguro de carga. La póliza de seguro contratada por el exportador debe permitir al comprador hacerle

reclamaciones directas a la compañía de seguro. Es obligación del vendedor/exportador hacerle llegar la póliza o certificado de seguro al comprador.

Es importante como medida preventiva que el vendedor/exportador haga llegar al comprador la copia de las condiciones de la cobertura de la póliza y esperar la conformidad de este último, previo a su contratación.

DAF: El vendedor/exportador no tiene obligación de proveer seguro al comprador.

DES: No existe obligación en cabeza del vendedor/exportador de proveer seguro al comprador.

DEQ: No hay obligación para el vendedor/exportador de proveer seguro de carga al comprador.

DDU: No es una exigencia para el vendedor/exportador proveer seguro de carga al comprador.

DDP: No hay obligación para el vendedor/exportador de proveer seguro de carga al comprador.

A pesar de la existencia de los Incoterms, las partes tienden a modificar o alterar en muchas ocasiones las condiciones previstas en dichos *términos,* por lo que se hace necesario hacer la siguiente recomendación:

- Si una exportación es convenida con pago a plazo, se aconseja que el vendedor sea quien contrate el seguro en las condiciones que más le convenga. De esta manera, se evita afrontar las dificultades que pudieran presentarse al intentar el cobro de la venta en el evento de que la carga resulte averiada o perdida y no existiera un seguro por parte del comprador o éste resultare insuficiente.

2.2. El Contrato de transporte y el seguro.

El Código de comercio colombiano en el Artículo 981 define el transporte en general como un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar estas al destinatario.

El contrato de transporte no reviste ninguna formalidad para su perfeccionamiento puesto que es de carácter consensual, es decir, que se forma por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales.

El transporte de carga puede ser realizado por los medios marítimo, terrestre, aéreo, ferroviario o por la combinación de estos medios (multimodal o intermodal). La elección del medio adecuado de transporte debe atender las necesidades tanto del exportador como del importador, a quienes se les sugiere analizar los siguientes factores para su escogencia:

- Costo relacionado con embarque, desembarque y flete.

- Urgencia en la entrega.

- Características de las mercancías (cuidados especiales, pesos, volumen).
- Disponibilidad del medio de transporte (frecuencia e itinerarios).
- Puntos de recolección y entrega.
- Riesgos (piratería, entre otros.)

La obligación principal del transportador consiste en la entrega de la carga en el lugar de destino en las mismas condiciones en que la recibió.

Por su parte, el remitente o el consignatario - según sea el caso - además de pagar el flete tiene la obligación de indicar al transportador, a más tardar al momento de la entrega de la carga, el nombre y la dirección del destinatario, lugar de la entrega, naturaleza, valor, número, peso, volumen y características de la carga, así como las condiciones especiales para su manipulación.

La ausencia, inexactitud, insuficiencia de estas informaciones hará responsable al remitente frente al transportador y el destinatario de los perjuicios que ocurran por precauciones no tomados en razón de dichas deficiencias.

El remitente también debe entregar las mercancías embaladas y rotuladas al transportador atendiendo a su naturaleza, así como suministrar antes del despacho de la carga la documentación que sea necesaria para el cumplimiento del transporte y las formalidades aduaneras, sanitarias y policía.

Dado que la cotización del flete se efectúa en consideración al peso/volumen de la carga y no a su valor, la práctica comercial y la legislación vigente prevé que el transportador, frente a un incidente, limite su responsabilidad con relación a la unidad de carga (contenedor, pallets o bultos) o unidad de peso cuando se presente una pérdida o falta de entrega, saqueos o mermas de lo transportado.

Esta limitación varía según el modo de transporte utilizado en la movilización de la carga como se explica a continuación:

- **Transporte Marítimo[1]:** En la actualidad existen tres (3) convenciones internacionales utilizadas en el transporte de cosas por mar: la haya[2], la haya / visby y las reglas de Hamburgo, las cuales permiten, entre otras disposiciones, que los navieros limiten su responsabilidad económica frente a los daños ocasionados a la carga, en aquellos eventos en que el embarcador no declaró el valor de las mercancías en el documento de transporte.

  Los parámetros de limitación económica son:

[1] http://www.proexport.com.co/VBeContent/logistica/NewsDetail.asp?ID=2933&IDCompany=8.
[2] www.admiraltylawguide.com/interconv.html

CONVENCIÓN	LÍMITE
La haya	100 libras por paquete, unidad de empaque o unidad de flete
La haya / visby	667 DEG[3] por unidad o 2 DEG por kilo bruto de mercancía dañada
Hamburgo	835 DEG por unidad o 2.5 DEG por kilo bruto de mercancía dañada.

Estados Unidos tiene su propia legislación conocida como Carriage of Goods by Sea Act (COGSA)[4] que generalmente aplica para aquellos transportes que inician, terminan o "tocan" algún puerto estadounidense.

Cogsa	USD$500 por paquete, unidad de empaque o de flete.

Colombia no hace parte de ninguna de éstas convenciones y tiene su propia normatividad en esta materia.

Sobre el particular el Artículo 1644 del Código de Comercio Colombiano establece que cuando el embarcador no haya determinado el valor de las mercancías en el conocimiento de embarque, el transportador podrá pactar un límite máximo a su responsabilidad. La práctica indica que los conocimientos de embarque tienden a suplir este vacío al incorporar las limitaciones contenidas en las reglas de la haya o de la haya/visby.

- **Transporte aéreo:**

Para asegurar una cierta uniformidad en el tratamiento de este tema marcadamente internacional, la responsabilidad del transportista aéreo internacional de mercancías (ya sea contractual o efectivo) ha sido objeto de regulación por una serie de convenciones internacionales. Sin embargo, no todos los países han ratificado las mismas convenciones y por tanto existen variantes.

Aquí se ilustrará sobre las convenciones ratificadas por Colombia y por algunos países involucrados en el comercio internacional (Estados Unidos, Chile).

Los principales documentos que tratan el tema son:

[3] "Derechos Especiales de Giro". Para calcular su valor se recomienda entrar a la página www.imf.org del Fondo Monetario Internacional).
[4] COGSA: Carriage of Goods by Sea Act, traducción libre al idioma español "Acto de transporte de cosas por mar"

(i) Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, suscrita en Varsovia, 1929 ("Convención Varsovia 1929");
(ii) Protocolo modificativo de la Convención de Varsovia 1929, suscrito en la haya, 1955 ("protocolo la haya 1955");
(iii) Protocolo adicional No. IV a la Convención de Varsovia 1929, modificada por el Protocolo La Haya 1955, suscrito en Montreal, 1975 ("Protocolo Montreal No. IV");
(iv) Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, suscrita en Montreal, 1999 ("Convención Montreal 1999").

El status de ratificaciones por algunos países es el siguiente:[5]

Convención	Colombia	E.E. U.U.	Chile
Convención Varsovia 1929	13/11/1966	29/10/1934	31/05/1979
Protocolo La Haya 1955	13/11/1966	14/12/2003	31/05/1979
Protocolo Montreal No. IV	14/06/1998	4/3/1999	N/R
Convención Montreal 1999	4/11/2003	4/11/2003	N/R

N/R: Significa que dicho estado no ha ratificado la convención en cuestión.

En términos prácticos, esto significa que:

a. Respecto de los envíos de mercancías desde Estados Unidos a Colombia, y viceversa, efectuados a partir del 4 de noviembre de 2003 rige la Convención de Montreal 1999.

b. Respecto de los envíos de mercancías desde Chile a Colombia, y viceversa, rige el Protocolo la haya 1955.

Las limitaciones de acuerdo con los convenios suscritos o ratificados para el transporte aéreo internacional son:

CONVENCIÓN	LÍMITES DE RESPONSABILIDAD
Varsovia	USD$20 por kilo de mercancía dañada, pérdida o retraso en la entrega
Montreal	17 DEG por kilo de mercancía dañada, pérdida o retraso en la entrega.

Este esquema de normas traducido a la responsabilidad de los transportadores por daño o pérdida de mercancía acaecidos durante el transporte aéreo internacional, significa que:[6]

[5] Se menciona la fecha de entrada en vigencia para el país respectivo (fuente: Organización de Aviación Civil Internacional – OACI).

[6] A pesar de que los convenios de transporte aéreo internacional contemplan la responsabilidad por retraso en la entrega de la mercancía, en la práctica, la ausencia de definición de "retraso" en las Convenciones, puede traducirse en dificultades al momento de elevar una reclamación por este concepto. Por está razón, es conveniente analizar cada caso en particular con el fin de determinar la viabilidad de una reclamación por retraso en la entrega.

a. En la ruta Estados Unidos – Colombia (y viceversa): DEG 17 (aproximadamente USD 24,37) por kilo de mercancía perdida o dañada;[7]
b. En la ruta Chile – Colombia: USD 20,00 por kilo de mercancía perdida o dañada.

No obstante, cuando en el documento prueba del transporte aéreo AWB se declara el valor de la mercancía, el transportador responderá hasta el límite del valor que se ha declarado, el cual no podrá superar el valor de las mercancías. En estos casos, el exportador deberá pagar un cargo adicional.

- **Transporte Terrestre**

Para este modo de transporte en Colombia se aplican las disposiciones del Código de Comercio que señalan:

CIRCUNSTANCIAS	LIMITACIÓN POR PÉRDIDA	LIMITACIÓN POR LUCRO CESANTE[8]
Si el remitente declara el valor de la carga al transportador.	El transportador podrá incluir en la carta de porte un límite indemnizable que no podrá ser inferior al 75% del valor declarado.	El transportador deberá pagar adicionalmente un 25% del valor que se determine según el límite indemnizable pactado en la carta de porte.
Si el remitente no suministra el valor de las mercancías a más tardar al momento de la entrega.	El transportador está obligado a pagar el 80% del valor probado que tuviere la cosa pérdida, en el lugar y fecha previstos para la entrega al destinatario.	En este caso no hay reconocimiento de lucro cesante.
Para retardos en la entrega	Las partes de común acuerdo pueden fijar un límite de indemnización a cargo del transportador.[9]	

[7] Derechos Especiales de Giro (DEG) es una unidad monetaria no circulante inventada por el Fondo Monetario Internacional (FMI). Su valor está determinado por una canasta de monedas compuesta por el US dólar, el EURO, la Libra esterlina y el Yen. El valor se fija diariamente y se publica en la página web del FMI (www.imf.org). Al 15 de febrero de 2006: DEG 1,00 = USD 1,43368.
[8] Daño Emergente: Se define como el perjuicio o la pérdida que proviene de no haberse cumplido la obligación, haberse cumplido imperfectamente o de haberse retardado su cumplimiento.
Lucro Cesante: Se define como aquella "(…) ganancia o provecho que deja de reportarse a consecuencia de no haberse cumplido la obligación, haberse cumplido imperfectamente o de haberse retardado su cumplimiento" Artículo. 1614 Código Civil. En el contrato de seguro, el lucro cesante debe ser pactado de forma expresa entre el tomador y el asegurador.
[9] En ausencia de estipulación en este aspecto, la indemnización se establecerá judicialmente.

- **Transporte multimodal internacional**: Es aquel que implica la conducción de mercancías por más de un modo de transporte amparado bajo un único contrato.

  En Colombia, el transporte multimodal internacional se encuentra regulado por las normas de la Comunidad Andina, que en esencia dispone para los eventos de daños a la carga las siguientes limitaciones aplicables al caso colombiano:

PÉRDIDA OCASIONADA EN TRAYECTO	LIMITACIÓN
Marítimo	666 DEG por unidad o 2DEG por kilo bruto de la mercancía dañada
Aéreo	Puede variar entre USD$ 20 o 17 DEG
Terrestre	Puede variar entre un 75% u 80% del valor de la carga

- Situaciones especiales relacionadas con el transporte de carga.

  En forma adicional a las limitaciones de responsabilidad contempladas en los contratos de transporte marítimo internacional, el exportador debe tener en cuenta que existen situaciones especiales como la *avería gruesa*

  Avería Gruesa – Consideraciones: El transporte marítimo se encuentra expuesto a distintos riesgos y/o incidentes entre ellos un eventual encallamiento, varadura, fallas en la propela, incendio, entre otros.

  En este tipo de incidentes es normal que uno o varios de los intereses (buque, carga, flete, entre otros.) durante el viaje se encuentre en peligro.

  En estos casos y en consideración para evitar que ocurra un desastre mayor, el armador[10] normalmente tiende a proteger los intereses del viaje y procede a tomar medidas en este sentido. Entre las medidas más comunes que toma un armador está la de firmar contratos de salvamento *"salvage contracts"* o contratos de remolque, entre otros. Posteriormente, el armador tiende a declarar avería gruesa e informar de la mencionada declaratoria a aquellos que tuvieren interés en el viaje.

  El artículo 1517 del Código de Comercio señala que se declara avería gruesa cuando *"(…) intencional y razonablemente se hace un sacrificio extraordinario o*

[10] Artículo 1473 del Código de Comercio: "Llámese armador la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan. La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario."

se incurre en un gasto de la misma índole para la seguridad común, con el fin de preservar de un peligro los bienes comprometidos en la navegación".

Son características esenciales de la avería gruesa:

- La existencia de un peligro común.
- Un sacrificio intencional.
- Un resultado útil.

En los casos de avería gruesa, las partes interesadas en el viaje (carga, buque y flete) deberán entrar a contribuir en forma proporcional a su interés con los gastos derivados de las operaciones en que incurrió el armador para proteger los intereses del viaje.

En lo relacionado con el valor a remunerar existen distintas variables para su cálculo. Por lo tanto, resulta complejo determinar a su culminación el valor de la operación de salvamento /avería.
Por esta razón, los ajustadores de salvamento /avería solicitan a las partes que se beneficiaron con la operación de salvamento el otorgamiento de garantías o "bonos" cuyo valor queda condicionado al reporte de los ajustadores.

Tan pronto se haya obtenido la cuantificación de los costos incurrido en la avería, los ajustadores notifican a las partes interesadas en el viaje el valor de la participación que les corresponde pagar.

Por último, es importante resaltar que en la mayor parte de los casos las pólizas de carga ofrecen cobertura para este tipo de situaciones. En estos casos corresponde a las compañías de seguro suministrar las garantías que sean necesarias para obtener la liberación de la carga.

En consideración a los riesgos del transporte y a las limitaciones de responsabilidad que puede invocar el transportador por pérdidas o daños a la carga, se recomienda al exportador que la mercancía viaje amparada por una póliza o seguro de carga que la proteja de los riesgos acordes con la naturaleza del negocio, las características de la carga y el modo de transporte utilizado.

III. EL CONTRATO DE SEGURO EN GENERAL

3.1. Aspectos generales

El contrato de seguro es un acuerdo entre dos personas, una de ellas denominada **asegurador** quien se obliga, mediante el pago de una **prima**, a asumir los riesgos de un tercero, denominado **tomador**, y a cumplir con el pago de una prestación económica (indemnización) en favor de un **beneficiario** o **asegurado**, en el evento de realizarse o presentarse el riesgo asegurado.

En Colombia, la persona jurídica (asegurador) debe constituirse bajo la forma de las sociedades anónimas y cumplir con las leyes, reglamentos y con toda instrucción que imparta el ente de control y vigilancia (superfinancieras).

3.2. Características del contrato de seguro en general

El contrato de seguro se caracteriza por ser:

- *Bilateral* por cuanto genera obligaciones recíprocas para las partes contratantes como son: pagar la prima (tomador) y asumir el riesgo (asegurador).

- *Aleatorio,* en caso de presentarse o no el siniestro, depende de la ocurrencia de la contingencia incierta de ganancia o pérdida.

- De *ejecución sucesiva* puesto que las obligaciones que se derivan del contrato de seguro (los amparos o protecciones) deben cumplirse dentro de la vigencia del seguro.

- *Indemnizatorio* y **jamás** podrá constituir para el asegurado una fuente de enriquecimiento.

- *Oneroso* dado que tiene por objeto la utilidad y beneficio para ambos contratantes.

3.3. Factores Objetivos y Subjetivos del Seguro

El *factor objetivo* del seguro de carga hace relación al valor de las mercancías aseguradas en el puerto de origen o destino, según como se haya estipulado. Para determinar dicho valor, se tiene en cuenta el costo de la mercancía, los fletes, los seguros y demás gastos relacionados con la importación o exportación acordes con la compraventa internacional.

El *factor subjetivo* del seguro hace relación al valor que el tomador estipula para su carga. Tal es el caso de un transporte de obras de arte de un reconocido pintor, quien estima el valor de sus cuadros en una suma de dinero determinada. Es importante indicar que el valor establecido para la carga o mercancía no debe constituir una fuente de enriquecimiento para el beneficiario o asegurado en el evento de que se produzca el siniestro. Aquí aplican las normas sobre infraseguro o supraseguro.[11]

3.4. Partes del contrato de seguro

Son partes del contrato de seguro: el **tomador,** persona natural o jurídica que se protege de los riesgos económicos causados con la pérdida total o parcial o el deterioro de una mercancía y el **asegurador**.

También concurren otras personas que derivan derechos del contrato como son: EL **asegurado**, el **beneficiario**, **intermediario de seguros o corredor** y el **ajustador** a quienes nos referiremos más adelante.

[11] El *Supraseguro* (Artículo 1091 Código de Comercio) se define como "El exceso del seguro sobre el valor real del interés asegurado". Esta circunstancia produce la nulidad del contrato y la retención de la prima a título de pena, si se prueba que el asegurado actuó con la intención manifiesta de defraudar al asegurador. En los demás casos podrá promoverse la devolución o rebaja de la prima correspondiente al importe del exceso y al periodo no transcurrido del seguro.
El *infraseguro* (Artículo 1079 Código de Comercio) se define como el seguro insuficiente respecto del valor real de interés asegurado y permite que el asegurador solo responda hasta concurrencia de la suma asegurada.

3.5. Vigencia del seguro

Por regla general, la duración o vigencia del contrato de seguro es el lapso de tiempo determinado por la fecha de iniciación y la de expiración de la cobertura.

Los riesgos corren por cuenta del *asegurador* después de la **hora veinticuatro** (24) del día en que se perfeccione el contrato, salvo que se haya pactado lo contrario.

3.6. Elementos esenciales del seguro

Son elementos esenciales del contrato de seguro: El interés asegurable, el riesgo asegurable, la prima y la obligación condicional del asegurador.

- El ***interés asegurable***: Se define como todo bien susceptible de estimación en dinero. El titular es una persona natural o jurídica, quien puede ver amenazado su patrimonio directa o indirectamente por la realización del riesgo.

  Características:

  - El interés debe ser ***lícito*** y susceptible de estimación en dinero, pues la finalidad es preservar la integridad del patrimonio (derechos y obligaciones).

  - El interés asegurable ***debe existir en todo momento,*** desde la fecha en que el asegurador asuma el riesgo y requiere del consentimiento del *asegurado*.

  - **Valor asegurable**: Es la estimación en dinero que hace el tomador de su carga o mercancía al asegurador. También se define como el límite legal de la indemnización. (Ossa Efrén, "Teoría General del Seguro – El Contrato" (Editorial Temis, 1984).

- El ***Riesgo Asegurable*:** Se define como el suceso incierto que no depende exclusivamente de la voluntad del tomador, del asegurado o del beneficiario y su realización da origen a la obligación del asegurador. (Artículo 1054 CCo.). El *tomador* está obligado a declarar sinceramente los hechos o circunstancias que determinen ***el estado del riesgo***, según el cuestionario que le sea propuesto por el asegurador. La reticencia o la inexactitud pueden dar lugar a la nulidad relativa del contrato. En este caso, el *asegurador* tendrá derecho a retener la totalidad de la prima a título de pena.

  Normalmente, el asegurador define los riesgos que asumirá y así lo hará constar en la póliza o en sus anexos.

  ¿Qué no es asegurable?

  - Los hechos ciertos no constituyen *riesgos*. Por lo tanto, no son asegurables.

- La incertidumbre subjetiva del tomador respecto de determinado hecho que haya tenido o no cumplimiento.

- El dolo, la culpa grave y los actos meramente potestativos del tomador, asegurado o beneficiario. (Artículo 1055 C.Co.).

La prima de seguro

- La ***Prima*** es el precio del seguro que debe pagar el tomador para que el asegurador asuma el riesgo. La prima o el modo de calcularla y la forma de pago deben estar expresamente incorporadas en la póliza.

  El concepto *prima* se compone de tres puntos de vista: el técnico, el comercial y el jurídico.

  - El ***técnico*****:** hace referencia al valor matemático del riesgo, el cual se mide bajo criterios de proporcionalidad y suficiencia: A mayor riesgo mayor prima y frecuencia-severidad de los eventos que son objeto del amparo.

  - El ***comercial***: hace referencia a la suma de los costos administrativos, de colocación y utilidad del asegurador a la prima técnica.

  - El ***jurídico*****:** La prima es un elemento esencial del contrato de seguro y significa que si no hay Prima, el contrato no existe y en caso de mora en su pago, el siniestro carecería de cobertura.

El *tomador debe* efectuar el pago de la prima a más tardar dentro del mes siguiente, contado a partir de la fecha de entrega de la póliza, o si fuere el caso, de la entrega de los certificados o anexos que se expidan con fundamento en ella, salvo disposición legal o contractual diciendo lo contrario.

La **mora** en el pago de la prima produce la terminación automática del contrato y faculta al asegurador para exigir el pago de la prima devengada y de los gastos causados con ocasión de la expedición del contrato.[12]

Parámetros del costo del seguro

Lo conforma un porcentaje calculado con base en las tablas de riesgos de las compañías de seguro frente al valor asegurado de la carga. Para conocer las tablas de riesgo se recomienda entrar a la página www.**fasecolda**.com/int/Estadisticas.php

- La ***obligación condicional del asegurador*** consiste en cumplir con la prestación a favor del asegurado o beneficiario cuando se verifique o se

[12] De conformidad con el artículo 1056 del Código de Comercio, "con las restricciones legales, el asegurador podrá, a su arbitrio, asumir todos o algunos de los riesgos a que estén expuestos el interés o la cosa asegurados, el patrimonio, o la persona del asegurado" La Superbancaria ha manifestado en relación con la norma transcrita que las compañías de seguro tienen la posibilidad de seleccionar los riesgos de acuerdo con la experiencia obtenida en el desarrollo de su actividad y, en esta medida, decidir de manera autónoma asumirlos si legal, técnica y económicamente resulta una operación viable o, por el contrario, abstenerse de hacerlo.

presente el siniestro amparado en el contrato de seguro.

Modalidades de la celebración del contrato de seguro

Un contrato de seguro puede celebrarse bajo dos modalidades diferentes:

- El ***seguro en nombre de un tercero sin poder para representarlo***: Se presenta cuando el *tomador* contrata el seguro en nombre de un *tercero* a quien no representa. Bajo este modo, el *asegurado* puede ratificar el contrato aún después de ocurrido el siniestro. El tomador asume la totalidad de las obligaciones hasta tanto el asegurado informe al asegurador la ratificación o el rechazo. (Ejemplo: Esta forma de contratar un seguro para la carga se presenta con frecuencia en las compraventas internacionales (CIF) donde el vendedor toma el seguro en nombre del comprador y ampara los riesgos que se presenten desde la fábrica hasta el puerto de desembarque o destino.).

- El ***Seguro por cuenta de un tercero*****:** Aquí al tomador incumben las obligaciones y al tercero corresponde el derecho a la prestación asegurada. En este caso, el *tercero,* debe ser determinado o determinable.

- (Ejemplo: El transportador que asegura la carga del consignatario.).

Clases de Seguros

- Seguro de personas: Comúnmente conocidos como seguros de vida.

- Seguros de daño*s***:** Cuando amparan un bien específico se denominan seguro de daños *reales* y cuando amparan el activo y los pasivos de la persona, se denomina seguro de daños patrimoniales. Tal es el caso del *seguro de carga.*

Acción Judicial en caso de que el asegurador no pague la indemnización

Las acciones judiciales en contra del *asegurador* deben proponerse dentro del siguiente término cuando no efectúe el pago de la *indemnización (dentro de los 30 días siguientes a la reclamación)*

- **Dos años** para la *prescripción ordinaria*, que empieza a correr desde el momento en que el interesado haya tenido o debido tener conocimiento del hecho que da base a la acción.

- **Cinco años** para la *prescripción extraordinaria*, que correrá contra ***toda clase de personas*** y empezará a contarse desde el momento en que nace el respectivo derecho, es decir, desde que se presenta el siniestro.

Obligaciones de las partes del contrato

Cuando se ha celebrado un contrato de seguros surgen para las partes una serie de derechos y obligaciones. El cumplimiento debe realizarse en forma sucesiva atendiendo lo pactado en la póliza y las normas vigentes.

Son obligaciones del **asegurado, tomador o beneficiario**:

- **Declarar el estado del riesgo**: Las declaraciones del asegurado deben ser conformes con la verdad y no deben contener omisiones que puedan influir sobre la apreciación del riesgo, en cuanto a la naturaleza, calidad y condiciones del peligro, porque de esto dependerá que el asegurador celebre el contrato o estipule condiciones más onerosas.

- **Mantener el estado del riesgo**: No alterar el riesgo por acto voluntario e informar al asegurador de toda variación que ocurra, sea por las agravaciones que él cause o que resulten por obra de terceros.

- **Notificar por escrito al asegurador de la modificación del riesgo:** El tomado o asegurado hará la notificación de los hechos o circunstancias no previsibles que sobrevengan con posterioridad a la celebración del contrato y que signifiquen agravación o variación del riesgo. La falta de notificación oportuna produce la terminación del contrato.

- Si la modificación depende del arbitrio del *tomador o* asegurado, éste debe notificar la modificación del riesgo con diez (10) días de antelación. Si la modificación no depende del arbitrio del *tomador o* asegurado, la notificación deberá hacerse dentro de los diez (10) días siguientes a aquel en que tengan conocimiento de la variación o modificación del riesgo. También, la ley presume el conocimiento del tomador o asegurado después de transcurridos treinta (30) días desde el momento en que se produjo la modificación.

- **Cumplir con la garantía** definida por el asegurador, las cuales constan en la póliza o en documento anexo a ella.

- **Evitar la extensión o propagación del riesgo**: Ocurrido el siniestro, el asegurado está obligado a evitar su extensión y propagación y a proveer el salvamento de las cosas aseguradas. Ejemplo: En el evento en que una mercancía transportada en un contenedor se contamine por agua de mar. El asegurado debe evitar la extensión de la contaminación de la carga que no haya sido afectada con la inundación del contenedor.

- **Notificar al asegurador la ocurrencia del siniestro**: Dentro de los tres días hábiles siguientes a la fecha en que hayan conocido o debido conocer el acaecimiento del siniestro, el asegurado o el beneficiario deberá notificar al asegurador la ocurrencia del siniestro.

Declarar los seguros coexistentes: El asegurado está obligado a declarar al asegurador los seguros coexistentes con indicación del asegurador y de la suma asegurada. Hay coexistencia de seguros cuando se reúnen las siguientes condiciones: a) Diversidad de aseguradores. b) Identidad del asegurado. c) Identidad del interés asegurado. d) identidad del riesgo.

- Pagar la Prima.

- Acreditar la ocurrencia del siniestro y la cuantía de la pérdida.

- No renunciar a sus derechos contra terceros responsables del siniestro so pena de perder su derecho a la indemnización.

Son obligaciones del **asegurador:**

- **Hacerse cargo** de los gastos razonables en que incurra el asegurado en cumplimiento de sus obligaciones.

- **Pagar la indemnización** al *asegurado o beneficiario.* La *indemnización* no excederá en ningún caso, del valor real del **interés** asegurado en el momento del siniestro, ni del monto efectivo del perjuicio patrimonial sufrido por el asegurado o el beneficiario.

Resumen

- Hacen parte del contrato de seguro
- El tomador, el asegurado y/o beneficiario
- La compañía de seguros legalmente establecida en el país.

Los elementos esenciales del contrato de seguro son:

- El interés asegurable
- el riesgo asegurable
- la prima
- la obligación condicional del asegurador
- el contrato celebrado no produce efecto alguno.

Nota: Su ausencia determina que el contrato celebrado no produce efecto alguno.

- Características del contrato de seguro: bilateral, aleatorio, de ejecución sucesiva, indemnizatorio y oneroso.

- La indemnización comprenderá el daño emergente y el lucro cesante, éste último acordado expresamente.

- La indemnización no excederá del valor real del interés asegurado en el momento del siniestro ni del monto efectivo del perjuicio patrimonial sufrido por el asegurado o el beneficiario.

- La indemnización será pagada en dinero o mediante la reposición, reparación o reconstrucción de la cosa asegurada, a opción del asegurador.(Artículo 1110)

- El asegurador responderá solamente hasta la concurrencia de la suma asegurada más los gastos razonables en que incurra el asegurado en cumplimento de sus obligaciones, como el evitar la extensión o propagación del siniestro y a proveer el salvamento de las cosas aseguradas.

- El contrato de seguro se puede celebrar a favor de un tercero sin su conocimiento o mediante su representación. Para que el asegurador cumpla sus obligaciones en su favor debe ratificar previamente el contrato.

- Se pueden asegurar todos los bienes que componen el patrimonio de las personas (activos y pasivos), siempre que estos sean cuantificables en dinero. El beneficiario o asegurado deberá probar la existencia y el valor de los objetos asegurados al tiempo del siniestro.

- La compañía de seguros asume los riesgos por regla general a la hora 24 del día de la celebración del contrato, salvo acuerdo de las partes respecto de la iniciación del seguro y su vigencia.

- El exceso del seguro sobre el valor real del interés asegurado produce la nulidad del contrato (supraseguro) o en caso de demostrarse la intención manifiesta del asegurado de defraudar al asegurador.

Está a cargo del asegurado:

- Diligenciar la solicitud de seguro.
- Exigir la póliza de seguro.
- Pagar la prima.
- Informar por escrito al asegurador la coexistencia de seguros.
- Declarar el valor real de las mercancías, sin incurrir en supraseguro o infraseguro.
- Cumplir las garantías exigidas por el asegurador. (Ejemplo: horario de transporte, vehículo de edades definidas por el asegurador, conductores inscritos en Colfecar, contenedores refrigerados, avisar cada despacho antes del embarque, entre otros.)
- No renunciar a sus derechos contra terceros responsables del siniestro so pena de perder su derecho a la indemnización.
- Demostrar la ocurrencia del siniestro y la cuantía de la pérdida

Está a cargo del asegurador

- Expedir la póliza dentro de los 15 días siguientes a la celebración del contrato.
- Asumir los riesgos contratados.
- Expedir los certificados de seguro.
- Pagar la indemnización.

Cuando la compañía de seguros no pague la indemnización dentro del mes siguiente a la fecha en que el asegurado acreditó el siniestro y el valor de la pérdida, el asegurado podrá iniciar las acciones judiciales dentro de los dos años siguientes a la ocurrencia del siniestro o las demás personas que tengan un interés amparado en la póliza, dentro de los cinco años siguientes a la ocurrencia del siniestro.

IV EL SEGURO DE CARGA

4.1 Elementos esenciales del seguro de carga

Se han entendido como esenciales al seguro de carga los siguientes elementos:

La causa: La conforma el riesgo o peligro al que se exponen los bienes objeto del transporte.

El objeto: Lo conforman los bienes o intereses asegurados que están expuestos a los riesgos derivados del transporte.

La consensualidad: Es el consentimiento o acuerdo de voluntades entre las partes del contrato de seguro y que se ve reflejado esencialmente en el precio (prima), cobertura y objeto asegurado.

4.2 Prueba del contrato de seguro

El contrato de seguro se prueba por escrito o mediante confesión. El asegurador está obligado a entregar al tomador un *original* del documento contentivo del contrato de seguro dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de su celebración. Dicho documento se conoce como póliza.

En aquellos casos en que el exportador decida contratar la póliza de carga con una agencia de carga podrá exigir válidamente copia de las condiciones del seguro al corredor de seguro o a la propia agencia de carga.

4.3 La Prima

En el seguro de transporte. El asegurador gana irrevocablemente la prima desde el momento en que los riesgos comienzan a correr por su cuenta. (Artículo 1070 C.Co.).

4.4 La póliza de seguro

Es el documento que entrega el asegurador al tomador cuya redacción debe ser en castellano y estar firmada por el asegurador. Allí se estipulan las condiciones generales y particulares del contrato, los amparos, la vigencia, las exclusiones y las garantías que debe cumplir el *tomador*.

La póliza además de constituir la prueba del contrato de seguro, es por sí misma un ***instrumento de cobro*** contra el asegurador, salvo que el asegurador no la objete dentro del mes siguiente a la fecha en que el asegurado o beneficiario acredite aun extrajudicialmente su derecho ante el asegurador.

4.5. Documentos que hacen parte de la póliza

- La ***solicitud de seguro*** firmada por el tomador. En el anexo se encuentra un modelo de solicitud de seguro.

- Los *anexos* que se emitan para adicionar, modificar, suspender, renovar o revocar la póliza. (Artículo 1048 C.Co.).

4.6. Clases o tipos de póliza

- Póliza ESPECÍFICA: el amparo se circunscribe a un solo despacho de mercancías.

- Póliza AUTOMÁTICA: cubre durante su vigencia una pluralidad de despachos sin que para cada uno de ellos se requiera un nuevo acuerdo de voluntades. En ellas se describen las condiciones generales del seguro, la identificación o valoración de los intereses del contrato (carga) y otros datos necesarios para su individualización y para ser definidos en declaraciones posteriores.

  Estas declaraciones se harán constar como anexos a la póliza, *certificado de seguro,* o por otros medios sancionados por la costumbre.

- Póliza de VALORES, que ampara sumas de dinero.

4.7. El certificado de seguro

El ***certificado de seguro*** es un documento que emite el *asegurador* con base en la información que le reporta el tomador o asegurado. En el caso de transporte éste debe contener:

- La forma cómo se hizo o deba hacerse el transporte.

- La designación del punto donde se hizo o deba hacerse la recepción de las mercancías aseguradas y el lugar de la entrega.

- Las calidades específicas de las mercancías aseguradas con expresión del número de bultos.

- El valor de las mercancías.

El **certificado de seguro** no es el contrato de seguro, sino un medio para acreditar su celebración y existencia. El certificado de seguro puede ***emitirse*** aun después de que ha transcurrido el riesgo u ocurrido o podido ocurrir el siniestro. En el anexo se encuentra un modelo de certificado de seguro. Proexport\certificado y solicitud de seguro.pdf. Anexo al final del documento.

4.8. Garantía de seguro

La *garantía* es la promesa del *asegurado* de hacer o no determinada cosa, cumplir determinada exigencia o afirmar o negar la existencia de determinada situación de hecho. De no cumplirse la *garantía,* el contrato de seguro será anulable y el asegurador podrá terminarlo desde el momento de la infracción. Las *garantías* deben constar en la póliza o en los documentos anexos a ella. (Artículo 1061 CCo.).

Como se verá más adelante, algunas pólizas de seguro de transporte exigen al tomador y/o transportador que movilicen sus cargas en vehículos cuya edad no supere los 15 años y que el transporte se ejecute en días y horas hábiles de 6:00 de la mañana a 5:00 de la tarde.

4.9. Amparo o cobertura

Es la protección que brinda el asegurador a los bienes del asegurado durante la vigencia del seguro, respecto de la ocurrencia de alguno de los hechos o riesgos determinados en el contrato.

Ejemplo de no cobertura o amparo:

> *Se entienden excluidas del contrato de seguro las pérdidas o daños que sufran los objetos asegurados o los perjuicios causados por guerras, huelgas o cualquier movimiento o conmoción popular de cualquier clase o convulsiones de la naturaleza.*

En este evento, el Asegurador no asume los riesgos de la pérdida de la mercancía cuando ocurra cualquiera de los hechos mencionados. No obstante, las partes por convenio expreso pueden incluir uno o varios de estos riesgos, como amparos adicionales y establecer un seguro especial destinado a cubrirlos.

El asegurado o beneficiario para efecto del pago de la indemnización tendrán que presentar reclamación al asegurador en el término estipulado en el contrato, el cual no será inferior a dos años.

4.10. El siniestro

El ***siniestro*** es la realización del riesgo asegurado.

4.10.1 ¿Qué hacer en caso de siniestro?

- El *asegurado o beneficiario* deben dar noticia al *asegurador* de la ocurrencia del siniestro (reclamación), dentro de los *tres días* siguientes a la fecha en que lo hayan conocido o debido conocer. Este término puede ampliarse más, pero no reducirse (Artículo1075 CCo.).

- El *asegurado* o beneficiario deben demostrar la ocurrencia del siniestro así como la *cuantía* de la pérdida, si fuere el caso.

- El *asegurado* debe evitar la extensión y propagación del siniestro y proveer el salvamento de las cosas aseguradas.

- El *asegurado* no podrá renunciar a sus derechos contra terceros responsables del siniestro so pena de perder su derecho a la indemnización.

4.11. La indemnización

Es el pago que hace el Asegurador cuando el Asegurado o beneficiario acredita la ocurrencia del siniestro. La indemnización comprende el pago del ***daño emergente*** sufrido por el asegurado. Solo excepcionalmente y por pacto expreso las partes pueden pactar que el seguro indemnice el ***lucro cesante*** producido al asegurado por la realización del riesgo.

El daño emergente corresponde al ***costo*** de las mercancías en su lugar de origen, más los embalajes que han debido hacerse, más los fletes que son devengados por el transportador en forma definitiva y más los impuestos y seguros pagados.

Los factores que componen la suma asegurada, al tenor de la póliza, han de corresponder con exactitud a los elementos que integran el valor que el remitente (importador/exportador) debe declarar al transportador. El remitente tiene la obligación de declarar el valor de las mercancías al transportador, monto que limita la indemnización a cargo.

El límite máximo que tendrá la indemnización a cargo del asegurador será el valor real declarado por el remitente (quien es parte del contrato de transporte). El monto se establece con la sumatoria del "costo de las mercancías en su lugar de origen más embalajes, fletes y la prima", criterios que integran el valor de la suma asegurada en la póliza. Es importante señalar que nadie puede pretender indemnizaciones superiores al daño percibido. Es decir que el seguro no puede convertirse en causa de lucro para el asegurado.

La indemnización será pagada en dinero o mediante la reposición, reparación o reconstrucción de la cosa asegurada, a opción del asegurador. (Artículo. 1110).

4.12. CARACTERÍSTICAS DE LA PÓLIZA

4.12.1. Contenido de la póliza.

El código de comercio en su artículo 1047 establece los requisitos de toda póliza de seguro, adicional a las condiciones generales del contrato se suman los siguientes:

1. La razón o denominación social del asegurador.
2. El nombre del tomador.
3. Los nombres del asegurado y del beneficiario o la forma de identificarlos, si fueren distintos al tomador.
4. La calidad en que actúa el tomador del seguro.
5. La identificación precisa de la cosa o persona respecto a las cuales se contrata el seguro.
6. La vigencia del contrato, con indicación de las fechas y horas de iniciación y vencimiento o el modo de determinar unas y otras.
7. La suma asegurada o el modo de precisarla.
8. La prima o el modo de calcularla y la forma de pago.
9. Los riesgos que el asegurado toma a su cargo.
10. La fecha en que se expide y la firma del asegurador.

11. Las demás condiciones particulares que acuerden las partes. Cuando las condiciones no estén acordadas de forma expresa, harán parte del contrato aquellas que consten en anexos o certificados de la póliza; así como, las condiciones y cláusulas que la compañía de seguros haya radicado ante la Superintendencia Bancaria (hoy Superfinancieras) para el mismo ramo, amparo, modalidad del contrato y tipo de riesgo.

4.12.2. Suma asegurada

Es el valor en términos económicos del interés asegurable (activos y pasivos de una persona). La suma asegurada constituye el límite máximo de responsabilidad que asume la aseguradora en la cobertura de la póliza de carga. Esto normalmente es por despacho. La definición de despacho es variable pero se debe adecuar a las necesidades del exportador referente al inicio y fin del transporte.

4.12.3. Riesgos Cubiertos

El riesgo lo constituye el hecho donde el asegurado se protege para no afectar su patrimonio. En esencia se cubren los riesgos de pérdida[13] o daño material, saqueo, mermas de la mercancía identificada en la póliza, salvo las excepciones que se indican como riesgos excluibles o excluidos.

Las aseguradoras utilizan el término "all risks" para ilustrar que hay "cobertura completa[14]". Sin embargo, es importante manifestar que esto no es preciso debido a que, entre otros, no incluyen los riegos derivados de huelga y guerra, para los que es necesario tomar una cobertura adicional. Del mismo modo, es importante verificar que haya cubrimiento para contribución por avería gruesa o común[15].

4.12.4. Riesgos Excluibles / Excluidos

Por estipulación expresa, (esto debe constar en la carátula de la póliza) las partes podrán excluir del seguro otorgado las pérdidas provenientes de los daños a los bienes asegurados que sean consecuencia de:

- Incendio, rayo, explosión o hechos tendientes a extinguir el fuego originado por tales causas.
- Caídas accidentales al mar o al río de bultos durante la navegación o durante las operaciones de cargue, descargue o trasbordo.

[13] La pérdida puede ser total o parcial: es total cuando el objeto asegurado queda destruido completamente o pierde sus condiciones básicas para su utilización, o cuando el asegurado queda privado de su utilización.

[14] Se entiende por cobertura completa el amparo de los siguientes riesgos: huelga, suspensión de hecho de labores, suspensión de trabajo por cierre patronal, disturbios, motines, conmociones civiles, terrorismo y apoderamiento o desvío de naves o aeronaves, avería gruesa y gastos de salvamento, entre otros posibles amparos de acuerdo con el caso particular del exportador/embarcador.

[15] Existe avería gruesa o común cuando, intencional y razonablemente, se hace un sacrificio extraordinario o se incurre en un gasto de la misma índole para la seguridad común, con el fin de preservar de un peligro los bienes comprometidos en la navegación. (Artículo 1517 Código de Comercio). Los gastos y sacrificios de la avería gruesa estarán a cargo de los diversos intereses llamados a contribuir, por ejemplo: los dueños de la carga. En el evento que se declare por el naviero o armador la avería gruesa por encallamiento o varadura, los dueños de la carga deben contribuir con los gastos relacionados para la reparación de la motonave. Por ello, es importante contratar el seguro de carga para no sufrir una pérdida importante en el patrimonio.

- Accidentes que sufra el vehículo transportador como: encallamiento, varadura, hundimiento del barco, colisión con objetos externos distinto al agua. Vuelco o descarrilamiento del vehículo terrestre.

- Saqueo (sustracción parcial o total del contenido de los bultos asegurados)

- Falta de entrega (bien sea por hurto, extravío o similar)

La prudencia señala que la carga debe contar siempre con la mayor cantidad de protecciones o amparos debido a que la misma está expuesta durante los movimientos normales de tránsito (desde la fábrica hasta la entrega al destinatario) a sufrir uno cualquiera de los siniestros mencionados, en cualquiera de los modos de transporte: marítimo, terrestre o aéreo.

A diferencia de los riesgos excluibles se puede afirmar que en general los seguros de carga tienen como **riesgos excluidos de su cobertura** las pérdidas o daños que tuvieren causa o fueren consecuencia de:

- Vicio propio (hongos), evaporaciones (combustibles, sustancias inflamables), combustión espontánea, mermas, filtraciones que no provengan de la rotura o daño del empaque.

- Variaciones naturales climatológicas y deterioros causados por el simple transcurso del tiempo.

- Pérdida de mercado.

- Demora aún cuando sea causada por un riesgo cubierto dentro de la póliza.

- Guerra internacional, guerra civil, insurrección, rebelión o cualquier acto de hostilidad de un poder beligerante o contra dicho poder.

- Toma de muestras por autoridad competente, decomiso, embargo, secuestro, retención, aprehensión o, en general, cualquier acto de una autoridad sobre las mercancías o el medio de transporte.

- Pérdidas o daños causados directa o indirectamente por radiación nuclear o contaminación radioactiva.

- Pérdidas o daños causados por roedores u otras plagas.

- Errores o faltas en el despacho por haberse enviado los bienes en mal estado.

- Mal empaque en las mercancías cuando el asegurado tiene el control sobre ellas.

4.12.5. Obligaciones – deberes del asegurado

Es importante señalar que el contrato de seguro se rige por el principio de la buena fe. Esto quiere decir que el comportamiento, las declaraciones e informaciones proveídas por el asegurado deben ajustarse a la realidad. Cualquier conducta que vaya en contra de esto automáticamente degenera en una nulidad relativa del seguro.

Adicional al deber de actuar con buena fe por parte del asegurado en la declaración de los hechos o circunstancias que determinan el estado del riesgo, este tiene las siguientes obligaciones:

- El asegurado o beneficiario está obligado a informar al asegurador de la ocurrencia del siniestro dentro *de los tres días siguientes* a la fecha en que lo hayan conocido o debido conocer. Este término podrá ampliarse, pero no puede ser reducido por las partes.

- Ocurrido el siniestro o la realización del riesgo cubierto, el asegurado estará obligado a evitar su extensión y en la medida de lo posible proveer el salvamento de las cosas aseguradas.

- Deberá cumplir con las garantías (promesa en la que el asegurado se obliga a hacer o no determinada cosa o cumplir ciertos parámetros impuestos por el asegurador). Las garantías deberán constar en la póliza de seguro.

- Deberá pagar la prima dentro del término y en el lugar acordado para tal efecto.

- Deberá informar por escrito al asegurador si tiene contratado un seguro de igual naturaleza sobre el mismo riesgo.

4.12.6. Bienes excluidos / bienes expresamente asegurables

Los bienes excluidos son aquellos que bajo ninguna circunstancia se aseguran dentro de una póliza de carga. Dentro de esta categoría los más comunes son:

- Monedas y billetes.

- Metales, piedras preciosas, objetos artísticos, joyas y similares.

- Títulos Valores.

Por su parte, los bienes expresamente asegurables son aquellos que es posible asegurar previo el consentimiento de la aseguradora. Por esto es común leer en las pólizas de seguro que "*a menos que exista en la presente póliza estipulación expresa que los incluya, no se aseguran los despachos efectuados de los siguientes bienes: (…*)". Dentro de estos bienes podemos mencionar a mero título de ejemplo:

- Maquinaria o mercancía usada.

- Bienes de naturaleza explosiva o inflamable.

- Animales.

- Efectos personales (menaje).
- Bienes transportados en vehículos de propiedad del asegurado, tomador o beneficiario.
- Bienes transportados a granel.

4.12.7. Garantías

Es común que las compañías de seguro incorporen a sus pólizas un anexo relacionado con las garantías que ofrece el asegurado y cumplirá durante la vigencia de la cobertura.

Ante el incumplimiento de estas garantías por parte del asegurado, el asegurador puede declinar el cubrimiento de algún siniestro. Por está razón destacamos las garantías más comunes y relevantes de las pólizas de seguro de carga:

- Permitir que se realice un control portuario sobre la carga transportada por una firma o persona seleccionada por la aseguradora.
- Para los despachos terrestres nacionales y urbanos (incluyendo los trayectos iniciales de exportación) se requiere la presencia de escoltas armados en vehículos separados. Estos escoltas deben pertenecer a una firma de seguridad aprobada por la autoridad competente (actualmente la Superintendencia de vigilancia y seguridad privada). El costo de los escoltas lo debe asumir el asegurado.
- Edad y clasificación de motonaves (embarcaciones marítimas) hasta de 15 años.
- Verificar que los transportes terrestres (nacionales y/o urbanos) se lleven a cabo únicamente de lunes a sábado de 6:00 de la mañana a 6:00 de la tarde, denominado horario diurno.
- No permitir que los vehículos que movilizan las mercancías pernocten en carretera.
- La edad de los vehículos que movilicen los bienes asegurados no deben tener una antigüedad superior a 15 años.
- La remesa de carga (al documento que pruebe la celebración del contrato de transporte terrestre) debe ser expedido por la misma empresa encargada de la movilización de la carga.
- El valor declarado al transportador debe ser del 100 por ciento del valor de la mercancía al momento de su entrega.
- Los lugares de almacenamiento de las mercancías deben estar acondicionados para tal fin y contar con protecciones adecuadas contra los riesgos de incendio y robo.

- Para todos los despachos, el tipo de empaque de las mercancías debe ser conforme a las normas internacionales de acuerdo con la clase de mercancías y con la utilización de contenedor para todos los despachos.

4.12.8. Deducibles

Es el valor que el asegurador deduce del monto del pago de un siniestro. Algunas veces, los deducibles están indicados en valores fijos (ejemplo: USD $5,000 por despacho) y en otras ocasiones están indicados en valores porcentuales (ejemplo: 3 por ciento del valor del despacho con un mínimo de 4 SMMLV). No obstante lo anterior, un buen manejo comercial (negociación) puede lograr un descuento en el deducible con la compañía de seguros que asume los riesgos.

4.12.9. Vigencia

En el seguro de transporte la vigencia puede ser por viaje o trayecto asegurado. (Artículo 1118 Código de Comercio.)

Para los despachos de exportaciones es común encontrar que la cobertura de los riesgos se inicie desde el momento en que el transportador recibe o ha debido hacerse cargo de las mercancías objeto del seguro. La vigencia concluye con la entrega al destinatario en el lugar final de destino indicado en la póliza.

En forma adicional, algunas aseguradoras incluyen un término de treinta (30) días comunes (incluye sábados, domingos y festivos) como período de vigencia. Estos treinta (30) días son contados a partir de la fecha de llegada del vehículo transportador hasta el lugar de embarque /desembarque, lo que pase primero. Sin embargo, el asegurado puede solicitar a la compañía aseguradora una ampliación del término.

Resumen

- El Valor asegurado de la carga no puede exceder su valor real liquidado a la fecha del siniestro.
- Verifique con el corredor o intermediario de seguros los riesgos que ampara o cubre la póliza y/o el asegurador.
- Tenga presente que algunas exclusiones pueden ser amparadas si media acuerdo expreso entre las partes y constan en anexo o certificado de la póliza.
- El asegurado para poder reclamar el pago de la indemnización debe acreditar la ocurrencia del siniestro, el valor de la pérdida y estar a paz y salvo con el pago de la prima.
- Por regla general están excluidos del amparo o protección de una compañía de seguros las monedas, los billetes, los metales, piedras preciosas, objetos artísticos, joyas y similares, y los títulos valores.
- Tenga presente que el asegurador le exigirá el cumplimiento de garantías so

pretexto de que su incumplimiento le exonera de pagar la indemnización.

- Al momento del pago, el asegurador restará de la indemnización el deducible (el cual puede ser objeto de negociación entre el asegurado y el asegurador).

- Tenga presente las fechas de inicio y vencimiento de la póliza de seguro y recuerde avisar a la compañía de seguros cada despacho antes del embarque para que inicien las coberturas.

V. SINIESTROS Y RECLAMACIONES

Es cuando se está en presencia de un siniestro, cuando se presenta el riesgo cubierto o amparado por la compañía de seguros en los términos definidos en el contrato de seguro. Ya dijimos que a partir de la ocurrencia del siniestro, surgen para las partes obligaciones que deben cumplir. El *asegurado o beneficiario* le corresponde demostrar la ocurrencia del siniestro, la cuantía del daño y evitar su propagación. El *asegurador* le corresponde el pago de la indemnización.

5.1. Partes que intervienen en el manejo del SINIESTRO y del RECLAMO

A partir de la notificación a la compañía de seguros y de la ocurrencia del siniestro (hurto, saqueo, inundación, incendio, entre otros.) normalmente, en el seguro de transporte y por consiguiente de carga, participan las siguientes partes:

- El asegurado o beneficiario.
- El asegurador.
- **El intermediario o corredor de seguros**: Es la persona jurídica que profesionalmente ofrece seguros, promueve su celebración y procura la renovación. También el intermediario de seguros asiste al asegurado en caso de siniestro, brinda asesoría para la actualización o modificación del contrato o el cobro de la prima. Al intermediario de seguros lo vigila la Superintendencia Bancaria (hoy superfinancieras).

  La notificación del siniestro por parte del asegurado, al asegurador, se realiza a través del Intermediario de Seguros. Dicha notificación se conoce como reclamo.

- **El ajustador**: Es la persona natural o jurídica, que a solicitud de una cualquiera de las partes (asegurador – asegurado) y por el pago de una remuneración (se aconseja contratar al inspector en una suma fija por la labor desarrollada), participa en la cuantificación del siniestro. La remuneración del ajustador es muy variable y se debe pactar desde un principio. Para su cuantificación se deben tener en cuenta los siguientes parámetros, entre otros:

  (a) Duración de los trabajos de inspección
  (b) Tipo de carga
  (c) Ubicación de la carga
  (d) Valor de la carga

  El Ajustador desarrolla su trabajo en tres etapas básicas: Investigación, valoración de la pérdida y liquidación de los daños.

  Reporte: El ajustador presentará, a quien lo contrate, un reporte sobre el origen del daño y la pérdida del bien asegurado; las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos; la cuantía de la perdida y la recomendación del monto indemnizable de acuerdo con la póliza.

5.2. Caso práctico: Manejo de un reclamo y liquidación de un siniestro en importación, exportación y despacho local.

El manejo de un siniestro y el consecuente reclamo a la compañía aseguradora en cargas de importación, exportación y de tránsito en despacho local atienden a las mismas etapas y principios donde el fin es el pago de la ***indemnización*** por parte de la compañía aseguradora. A título de ejemplo se presentan dos siniestros de pérdida de carga y el reclamo presentado a la compañía de seguros.

Es importante señalar que cada **movimiento** de la carga en las operaciones de importación o exportación conlleva un ***riesgo*** que debe ser calculado, amparado o protegido por una compañía de seguros. Los riesgos que se presentan con el movimiento de las cargas ocurren en el embalaje, el cargue del operador portuario al camión, la pre-inspección de la autoridad portuaria, la subida y bajada de la carga al medio de transporte (buque, camión o aeronave). Por ello, el *usuario* del comercio exterior debe **anticipar a la venta o compra de las mercaderías cuáles riesgos puede sufrir su carga en la ejecución de la venta y durante el transporte.**

CASO 1: Siniestro en transporte marítimo operación de exportación bajo el Incoterm DDP:

- **Contrato de seguro de carga:** La sociedad XXXX celebró un contrato de seguro de transportes de mercancías con el asegurador "SU SEGURO S.A.", siendo la sociedad XXXX TOMADOR, ASEGURADO Y BENEFICIARIO. En desarrollo del contrato SU SEGURO emitió la póliza No. 100070987501, por un valor asegurado de $400.000.000 y las siguientes especificaciones:

  Descripción de la mercancía: Partes para ensamble de cinturones de seguridad

Riesgo asegurado	Importación
Trayecto	Barranquilla – Port Everglades (USA)
Transportador	Marítimo
Amparos	Cobertura completa (hurto, saqueo, falta de entrega, incendio, avería gruesa)
Amparos adicionales	Huelga – guerra

- **Contrato de transporte**: La sociedad Induestrella S.A. celebró un contrato de transporte marítimo con el naviero THE LINE con las siguientes características:

Embarcador	Industrias Estrella S.A. "Induestrella".
Consignatario	Sociedad Markendale Inc
Trayecto:	Barranquilla- Port Evergaldes
Fecha de embarque	29 de diciembre de 2003
Conocimiento de embarque	THL 01060
Descripción de la mercancía	Contenedor TEXU – 461665, que contenía cinco (5) pallets con elementos de construcción.
Puerto de origen	Barranquilla
Puerto de destino	Port Everglades
Motonave	Catija viaje-016NB

- **Siniestro:** El día 3 de enero de 2004, durante la travesía, la motonave sufrió una varadura en el río Magdalena. La Línea Marítima, a través de su agente marítimo en Colombia, el día 5 de enero de 2004 informa al exportador Industrias Estrella S.A. que el armador de la motonave Catija decidió hacer una declaración de avería gruesa. Por lo tanto, recomienda adelantar las gestiones necesarias con su compañía de seguros para la firma del bono de avería gruesa proveído por el amador y permitir la entrega de la carga a su destino. De lo contrario, la carga permanecerá en poder del armador hasta tanto no sea firmado el bono por parte de la compañía de seguros.

- **Aviso de avería gruesa:** La línea marítima notifica (en este caso) al exportador sobre la declaración de avería gruesa relacionada con la varadura de la MV Catija. Igualmente, le solicita copia de la factura de las mercancías que estaban amparadas en el B/L THL 01060.

- **Procedimiento:** Induestrella S.A. se comunica con su corredor de seguros con el fin de gestionar ante la compañía de seguros la firma del bono de avería gruesa. El corredor solicita a Induestrella la factura de las mercancías y el conocimiento de embarque que amparaba la carga con el fin de tramitar ante la compañía de seguros la firma de la garantía.

- Por su parte, "SU SEGURO S.A." procede a firmar el bono de avería gruesa y entregarlo al armador o al ajustador de avería gruesa nominado por el armador. El ajustador debe entregar el ajuste en donde se especifique el valor con que debe contribuir cada uno de los interesados en el viaje, incluyendo la carga de Induestrella. De esta manera y después de haber recibido del ajustador los cálculos en forma proporcional al interés en el viaje, corresponde a la compañía de seguro realizar el pago de la contribución de avería gruesa.

- De esta manera opera la cobertura de avería gruesa. En ausencia de dicha cobertura, corresponde al interesado en la carga (dependiendo del Incoterm utilizado) proporcionar una garantía al armador con el fin de obtener la entrega de la carga. En ausencia de dicha cobertura, el armador puede retener la carga e incluso rematarla para obtener el pago de la contribución que corresponda.

Siniestro en transporte marítimo operación de importación:

- **Contrato de seguro de carga:** La sociedad XXXX celebró un contrato de seguro de transportes de mercancías con el asegurador "BUEN SEGURO", siendo la sociedad XXXX TOMADOR, ASEGURADO Y BENEFICIARIO. En desarrollo del contrato BUEN SEGURO emitió la póliza No. 100070987501, por un valor asegurado de $540.000.000 y las siguientes especificaciones:

Descripción de la mercancía: partes para ensamble de cinturones de seguridad

Riesgo asegurado	Importación
Trayecto	Japón – Buenaventura – Buenaventura – Bogotá
Transportador	Marítimo – terrestre

Amparos	Cobertura completa (hurto, saqueo, falta de entrega, incendio, inundación) / Lucro Cesante 10% y Gastos adicionales 10%
Amparos adicionales	Huelga – guerra

- **Contrato de transporte**: La sociedad XXXX celebró un contrato de transporte marítimo con el naviero ZZZZ con las siguientes características:

Embarcador	Sumitoco Inc
Consignatario	Sociedad XXXX
Trayecto:	Japón – Buenaventura- Bogotá
Fecha de embarque	2 de diciembre de 1999
Conocimiento de embarque	ZZZZ3010602
Descripción de la mercancía	Contenedor TEXU – 461665, que contenía treinta (30) pallets y una caja con partes de vehículos.
Puerto de origen	Japón
Puerto de destino	Buenaventura
Motonave	Buen Viento Viaje-013

- **Siniestro:** El día 3 de enero de 2000, durante la travesía, la motonave produjo la pérdida del contenedor TEXU – 461665 en alta mar por mal tiempo. La Línea Marítima, a través de su agente marítimo en Colombia, el día 5 de enero de 2000 informa al importador SOCIEDAD XXXX que el contenedor TEXU – 461665 y la carga embalada se había perdido debido al mal tiempo.

- **Aviso de siniestro:** La Sociedad XXXX notifica al **intermediario de seguros** la pérdida de la mercancía en los siguientes términos:

  Para su información y fines pertinentes declaramos siniestro relacionado con la falta de entrega de la mercancía contenida en el contenedor TEXU – 461665, que contenía treinta (30) pallets y una caja con partes de vehículos. Siniestro ocurrido durante el trayecto marítimo de Japón hasta Buenaventura el día 3 de enero de 2000. Anexa la siguiente documentación:

  ***a.-** Informe del agente marítimo sobre la ocurrencia del siniestro (Acta de protesta del capitán de la motonave "Buen Viento")*

  ***b.-** Copia de la lista de empaque.*

  ***c.-** Copia de la factura comercial.*

  ***d.-** Copia del conocimiento de embarque.*

  ***e.-** Reclamación al transportador marítimo sobre la pérdida de la mercancía*

  El **Intermediario de seguros** da traslado de la reclamación de la sociedad XXXX a la compañía de seguros "BUEN SEGURO" y éste contrata los servicios del ajustador **"DON AJUSTÍN S.A."** para que proceda a la investigación, valoración de la pérdida y liquidación de los daños.

- El ajustador "**DON AJUSTÍN"** luego de desarrollar la investigación presenta el siguiente reporte:

DON AJUSTÍN S.A.
CONSULTORES DE RIESGOS

Fecha: _____

PÓLIZA AUTOMÁTICA DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS

Reclamo No.	SBC-TR-28764
Póliza No.	100070987501
Certificado	100070987501-01
Tomador	Sociedad XXXX
Asegurado	Sociedad XXXX
Beneficiario	Sociedad XXXX
Valor asegurado	$540.000.000
Descripción mercancía	Partes para ensamble de cinturones de seguridad
Riesgo asegurado	Importación
Trayecto	Japón – Buenaventura
Transportador	Marítimo
Amparos	Básicos / Cobertura completa Gastos adicionales 10% Lucro cesante 10%
Amparos adicionales	Huelga – guerra

Generalidades del siniestro

Fecha	3 de enero de 2000
Trayecto afectado	Japón – Buenaventura
Origen	Hiroshima
Destino	Bogotá
Fecha de despacho	2 de diciembre de 1999
Proveedor	Sumitoco
Factura comercial	LEK-991592
Valor de despacho	$55.102.847
Trayecto exterior	
Mercancía F.O.B.	US$23.693
+ Fletes	Usd$ 4.535
Subtotal F.O.B.	Usd$28.228 COP$54.908.259

+ Prima	194.588	COP$
+Comunicaciones	0	COP$
+Manejos	0	COP$

+Traslado zona aduanera	0	COP$
+Bodegajes	0	COP$
+Apertura contenedor	0	COP$
+ Comisión SIA	0	COP$
+ Formularios	0	COP$

Valor CIF de la mercancía	COP$55.102.847

Valor pérdida indemnizable COP$55.102.847

Causa de la pérdida

Teniendo en cuenta lo mencionado por el agente marítimo, la causa de la pérdida es la FALTA DE ENTREGA por parte del transportador marítimo.

Análisis de la cobertura

Al considerar la causa mencionada y las condiciones generales y particulares de la póliza automática de transporte de mercancías emitida por "BUEN SEGURO", la perdida soportada por la sociedad XXXX se encuentra cubierta por el amparo FALTA DE ENTREGA de la cobertura completa de la póliza suscrita.

Liquidación de suma indemnizable sugerida

Valor total de la factura F.O.B. + fletes marítimos	$54.908.259
Aranceles de importación	$ 0
Subtotal	$ 54.908.259
(+) Gastos adicionales Prima	$ 194.588
Total C.I.F.	**$55.102.847**

Resumen del monto indemnizable

Costo de la mercancía	$ 55.102.847
Valor asegurado	$ 63.177.981
Proporción indemnizable	100%
Valor de la mercancía indemnizable	$ 55.102.847

Porcentaje de pérdida VALOR F.O.B.

Pérdida indemnizable	$55.102.847
(-) Menos deducible	$ 551.028
Sub total	$54.551.819
(+) Lucro cesante 10%	$ 5.455.182
Total	$60.007.001

El valor de la suma indemnizable **sugerida** es $60.007.001.

Con base en el reporte de **DON AJUSTÍN**, la compañía de seguros **"BUEN SEGURO"** emite un **FINIQUITO DE INDEMNIZACIÓN** que puede estar redactado en los siguientes términos:

FINIQUITO DE INDEMNIZACIÓN

Yo, _____ identificada como aparece al pie de mi firma, actuando como representante legal de XXXX LTDA., sujeta a los términos, condiciones y estipulaciones de la póliza de seguro de transportes de mercancías No. 1000070987501, certificado No. 10001019405-01 expedida por BUEN SEGURO y a la aceptación de responsabilidad por dicha compañía, solicito el reconocimiento y pago de la suma de SESENTA MILLONES SIETE MIL UN PESOS MONEDA CORRIENTE (COP$60.007.001) indemnización única, total y definitiva por la afectación del amparo de falta de entrega de la póliza de transportes No. 10000709 01, Certificado de seguro No. 1000101940501, como consecuencia de la no entrega por parte del Transportador Marítimo ZZZZ del contenedor TEXU-4671665 proveniente de Hirosima en la motonave MN BUEN VIENTO, cuando era transportado hasta su destino final en Buenaventura, bajo conocimiento de embarque No. ZZZZ3010602. En virtud del pago de la presente indemnización y su monto, XXXX LTDA, declara a SEGUROS BUEN SEGURO S.A. a paz y salvo de sus obligaciones y cede todos los derechos para tomar las acciones legales contra los responsables o quienes así sean declarados, así como tomar posesión de los restos o partes de los bienes afectados. Dejo constancia de que no existe ninguna otra póliza de seguro amparando este evento.

Para constancia de lo anterior se firma en Bogotá a los diecisiete (17) días del mes de abril de 2000.

Firmas: _____

CASO 2: Siniestro en transporte aéreo internacional de mercancías.

Partes interesadas:

Renter S.A.	Consignatario
Forwarding Intl S.A. (FISA)	Transportador aéreo (Contractual)
X Air	Transportador aéreo (Efectivo)

Hechos del caso

a. El 15 de enero de 2004, entre Renter S.A. y Forwarding Intl S.A. (FISA), se celebró un contrato de transporte aéreo de carga que tenía como origen Bogotá y como destino final Miami.

b. El 15 de enero de 2004, FISA celebró un contrato de transporte aéreo de carga con X Air.

c. La carga que se transportó tenía un peso de 33 kilos.

d. El valor comercial de la carga era de USD $300,000.

e. Renter S.A. no hizo una declaración del valor de la carga en la guía aérea que amparaba el transporte de las mercancías.

f. Al arribo de la carga a su destino final (Miami) se detectó un faltante de 13 kilos.

g. En forma inmediata a su arribo, Renter S.A. procedió a efectuar la reclamación en contra de FISA S.A. por un valor de USD $200,000, valor del faltante.

h. FISA S.A. hizo lo propio ante la aerolínea “X Air”.

i. La aerolínea da respuesta a la reclamación de la siguiente manera:

Señores
FISA S.A.
Departamento de Transporte Aéreo.

Ref. AWB 908-067-015

Apreciados señores:

Hemos recibido su comunicación en donde se eleva una reclamación en contra nuestra, por un supuesto faltante a la carga amparada en la guía aérea de la referencia.

Sobre el particular debemos manifestar que a la fecha no encontramos registros de que dicho faltante se pudiese haber presentado mientras la carga fue transportada por nosotros.

Sin embargo y con el ánimo de continuar manteniendo una buena relación con ustedes, nuestra empresa hace un ofrecimiento de carácter comercial por una suma de USD$433 en concordancia con lo dispuesto por el Convenio de Montreal 1999 que rige el transporte internacional de mercancías en este caso (Bogotá - Miami).

Este ofrecimiento no implica aceptación de responsabilidad por parte de X Air.

Cordialmente,

X Air.

i. Por su parte FISA S.A. le responde a Renter S.A. en los mismos términos utilizados por la aerolínea.

j. Renter S.A. inicia demanda en contra de FISA S.A. por un valor de USD $200,000 (equivalente al faltante sufrido)

k. FISA S.A. llama en garantía a la aerolínea X air.

l. El tiempo de duración de un proceso en Colombia puede durar cinco (5) o más años, con una alta probabilidad de que la sentencia reconozca la aplicación de los límites de responsabilidad contenidos en la Convención de Montreal. Es decir USD $850 (Aproximadamente).

5.3. Inspección a la carga

Cuando el siniestro implica la pérdida parcial de la mercancía, como en el caso de un saqueo o una contaminación, los ajustadores deben efectuar una inspección a la carga con el fin de determinar el daño real y la parte que puede ser recuperada por el asegurador.

En estos casos, el procedimiento sugiere la toma de fotos o muestras de la carga para laboratorio y en algunos casos también la recepción de testimonios de las personas que han manejado la carga desde cuando se presentó el siniestro.

Se recomienda la participación de un representante del importador / exportador en el proceso de definición de la suma indemnizable, a fin de que puedan dejarse constancias respecto del trabajo del ajustador.

Resumen

- Notificar a la compañía de seguros sobre el siniestro dentro de los tres días siguientes a su ocurrencia o en el tiempo pactado en la póliza.

- Radicar ante el intermediario la reclamación de pago de la indemnización, teniendo cuidado de no olvidar incluir todos los aspectos que conforman el *valor de la mercancía*.

- Evitar la propagación del siniestro, y de ninguna manera renunciar a los derechos en contra de los responsables.

- A partir de la notificación o informe del siniestro comienza la participación del intermediario de seguros o corredor de seguros, y del ajustador.

- El ajustador presenta un informe a la compañía de seguros donde indica: causa del daño, valoración de la mercancía y valoración de los daños. De ser posible designe un funcionario que participe en las tareas de inspección de la carga siniestrada por parte del ajustador.

VI. CHECK LIST BÁSICO

CONTRATO SEGURO DE CARGA

CHECK LIST	SI	NO
PÓLIZA		
¿Se verificó la cobertura?		
¿Se contrataron amparos adicionales?		
¿Para los casos de transporte marítimo hay cubrimiento de avería gruesa?		
¿Hay cubrimiento para huelga y similares?		
¿Hay cubrimiento de guerra y similares?		
¿Se verificó la vigencia de la póliza?		
¿Se analizó el deducible (s) aplicable (s)?		
¿El despacho supera el valor asegurado?		
¿Se dio aviso del despacho al asegurador?		
¿Verificó el cumplimiento de las siguientes garantías?		
Necesidad de Escolta		
Edad permitida para los vehículos/embarcaciones de transporte de carga		
Horarios permitidos para efectuar el transporte		
Transporte en vehículos propios		
Embalajes especiales		
Declaración del valor de la carga en los documentos de transporte. DOCUMENTO B/L		

¿Verificó si existe alguna declaración en la póliza referente a riesgos excluibles?		
¿Se analizó si los riesgos excluidos se adecuan a las necesidades del negocio?		
¿Se tuvo en cuenta la forma de pago (y el pago) de la prima?		
SINIESTRO		
¿Se dio aviso al asegurador dentro de los tres días siguientes a la ocurrencia del siniestro?		
¿Se tomaron las medidas para evitar la extensión del siniestro?		
¿Se presentó reclamación escrita contra los responsables del siniestro?		
¿Se puede acreditar el siniestro (hecho) y cuantía del daño (soportes)?		
¿La aseguradora ha declinado el pago del siniestro?		
En caso afirmativo de la anterior pregunta, ¿se inició alguna acción judicial contra el asegurador?		

VII. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DE INTERÉS

CÓDIGO DE COMERCIO

ESTATUTO ORGÁNICO DEL SISTEMA FINANCIERO

OSPINA FERNÁNDEZ, OSPINA ACOSTA, Guillermo y Eduardo, Teoría General del Contrato y del Negocio Jurídico, 5ª edición, editorial Temis, 1998.

OSSA G, Efren. Teoría General del Seguro – El Contrato – 2a edición, editorial Temis, 1991

HINKELMAN, Edward. Dictionary of Internacional Trade, 6ª Edición, editorial World Trade Press. 2005

O' MAY, Donald. Marine Insurance Law & Policy, Editorial Sweet & Maxwell, 1993.

GOLD, Edgar. Gard Handbook on P&I Insurance, 5ª edición, Publicado por Assuranceforeningen Gard – gjensidig -, 2002.

TETLEY, Willian, Marine Cargo Claims, 3ra edición, editorial International Shipping Publications, 1988.

SCHOENBAUM, Thomas. Admiralty & Maritime Law , editorial Thomson West, 2003.

www.proexport.com.co

www.imf.org

ANEXOS

SOLICITUD DE SEGURO

No. _____

INFORMACIÓN DEL CLIENTE

Fecha: _____
Tomador: _____ **Nit:** _____
Asegurado: _____ **Nit:** _____
Beneficiario: _____ **Nit:** _____
Teléfono: _____ **Fax:** _____
Dirección: _____
Correo electrónico: _____
Ciudad: _____ **País:** _____

INFORMACIÓN DE LA MERCANCÍA

Clase de Mercancía: _____
Valor F.O.B. _____
Valor Fletes USD$ _____
Lucro Cesante 10% **Si** _____ **No** _____
Total Valor Asegurado **USD$** _____**T.C.** _____

EMBALAJE

Contenedor: _____
Carga Suelta _____
Palatizado _____
Guacales _____

TRAYECTOS POR ASEGURAR

From: _____ **País** _____

To: _____**País** _____

MODO DE TRANSPORTE

_____**AÉREO** _____ **MARÍTIMO** _____ **TERRESTRE**

AEROLÍNEA _____

TRANSPORTADOR_____

DOCUMENTOS No.S: _____

_____ _____
NOMBRE CLIENTE **AUTORIZADO POR COMPAÑÍA DE SEGUROS**

SEGUROS MARÍTIMOS

SEGUROS DE CARGA

PMB 284 1576 NW CORTE 77
Lagos Miami – Florida 33015 USA
No. 000001

CERTIFICADO DE SEGURO

SEGUROS MARÍTIMOS SUSCRITO POR ASEGURADORES LLOYD´S DE LONDRES Y/O OTRAS COMPAÑÍAS APROBADAS, DECLARADAS Y VALORADAS EN ESTE FORMATO.

Lugar y Fecha: Bogotá, primero de febrero de 2006.
Asegurado: XXXXX
Dirección: Carrera 32 178-09 **Teléfono:** xxxx **Fax:** xxxx
País: Colombia **Ciudad:** Bogotá
Mercancía: Productos varios de plástico
Aerolínea/Embarcación/País: xxxxxxxx
Forma de Transporte: Aire ____ Tierra _____Barco_____
Suma Asegurada: Usd$0,000,000
Suma Asegurada en letras:

_____

De:
Ciudad: _____ **País:** _____
A
Ciudad: _____ **País:** _____

Naturaleza:
Puerta a puerta _____
Puerta a aeropuerto _____
Puerta a puerto _____
Puerto a puerta _____
Aeropuerto a puerta_____
Aeropuerto a aeropuerto _____
Deducible 10% valor asegurado

Otra información relevante:_____

Firma del representante legal