

La instrumentación del seguro marítimo de mercancías en México

David Fabián Medrano Gómez *

Resumen

La instrumentación del seguro marítimo de mercancías en México. Este artículo presenta los diversos factores que constituyen las pólizas de seguro marítimo de mercancías, y las modalidades de protección que pueden contar las agencias aduaneras o empresas dedicadas a la exportación o importación de productos contra los riesgos que se pueden presentar en el mar. Asimismo; retoma tanto a la nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos, decretada el 1º de junio de 2006 y puesta en vigor el 1º de julio del mismo año, como al Instituto de Aseguradores de Londres en el ámbito del seguro marítimo de mercancías. Y por último, expone las acciones para hacer efectivo el cobro de un seguro marítimo de mercancías, acorde con la legislación mexicana y con las Reglas de la Haya-Wisby y de Hamburgo.

Palabras clave: Pólizas de seguro marítimo de mercancías, logística portuaria, conocimiento de embarque, fletamento por viaje, riesgo marítimo, porteador, buque.

Abstract

The instrumentation of the marine insurance of merchandise in Mexico. This article discusses several ways what set up marine insurance policies of goods, as well as protection to customs agencies or foreign trade companies might seek against at-sea risks. Also, it considers as the new Mexican Law denominated "Ley de Navegación y Comercio Marítimos, established since June 1st, 2006 and came into force since July 1st, 2006, as the Institute of London Underwriters about marine insurances policies of goods. Finally, it indicates the way to carry out this kind of insurance according to the Mexican law and The Hague and Hamburg Rules.

Key words: Marine insurances policies, net logistics, bill of lading, voyage charter contract, sea risks, porter, vessel.

Résumé

L'instrumentation de l'assurance maritime des marchandises au Mexique. Ce document contient les différentes modalités qui sont pour l'assurance maritime de marchandises dont les agences ou les entreprises douanières sont contre tous les risques de la mer. Aussi, le document considère tant que la nouvelle lois mexicaine définie "Ley de Navegación y Comercio Marítimos" établie puis le 1er Juin, 2006 et mise en vigueur le 1er Juillet, 2006, tant l'Institut d' Assurances de Londres. Finalement, ce document indique la méthode pour mettre l'assurance maritime de marchandises à effet des Droits de L'Haie, Hollande et D' Hambourg..

Mots clefs: Assurances maritimes, logistique portuaire, connaissance ou document prouvant l'identité du porteur d'une lettre de change, contrat d'affrètement, risques de la mer, porteur, vaisseau.

La logística portuaria de México está integrada por las operaciones de almacenamiento, distribución y transportación de mercancías, y entre los factores que garantizan su óptimo funcionamiento se encuentran los contratos de seguro marítimo contra riesgos que brindan protección de mercancías sujetas a exportación, importación y por cobertura doméstica. El seguro marítimo de mercancías puede estar supletoriamente incluido en los contratos de fletamento y el conocimiento de embarque de acuerdo a su modalidad y ejecución; por otro lado, este tipo de seguro retoma tanto al Instituto de Aseguradores de Londres como al Mercado Lloyd's de Aseguradores; éste último ha estipulado los formularios-tipo para garantizar la efectividad y materialización de los contratos de seguro marítimo de mercancías entre otros, los cuales han sido difundido por la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) desde 1978 (Anónimo 1978).

Por otra parte, el Instituto de Aseguradores de Londres, en el ámbito de seguro marítimo de mercancías, es considerado por las aseguradoras mexicanas para tales efectos, precisando que dicho instituto ha sobresalido en la generación de cláusulas tipo para pólizas de seguro marítimo, y por su práctica asegurativa que ha influido en la legislación mexicana.

Cabe agregar como indica el profesor Leonel Pereznieto: "la *lex mercatoria* se trata de una producción normativa generada por las necesidades propias del comercio internacional, que se inicia sin la intervención directa de los Estados nacionales (Pereznieto In Enríquez-Rosas 2002)". La *lex mercatoria* busca homologar la regulación del mercado asegurador del transporte marítimo de mercancías a escala internacional, para posteriormente aplicarse por árbitros o jueces nacionales de manera directa. En síntesis, la *lex mercatoria* es el conjunto de condiciones generales que definen la requisición de los contratos internacionales de transporte.

Para el caso mexicano, como lo expresa la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 1º de julio de 2006, en su artículo 186, que los contratos de seguro marítimo podrán comprender todo interés asegurable legítimo y caerán sobre (Anónimo 2006):

- I. Las embarcaciones y accesorios de estas, cualesquiera que sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción.
- II. Las mercancías, sus contenedores o cualquiera otra clase de bienes a bordo.
- III. El valor de la renta o el flete según sea el caso. Los desembolsos en que incurra quien organice una expedición marítima, así como las comisiones por la comercialización de la carga; y
- IV. La responsabilidad del propietario de la embarcación, naviero, arrendatario, arrendador, fletador, fletante, embarcador, agente naviero y en general, toda responsabilidad derivada del ejercicio de la navegación o conexas a ella.

Después de haber expuesto las modalidades de la instrumentación del seguro marítimo de mercancías en el ámbito nacional e internacional, cabe agregar la existencia de dos opciones contractuales que permiten respaldar la cobertura de dicho seguro: el coaseguro y el reaseguro.

El artículo 10, fracción I, de la Ley General de Instituciones de Seguros, dice: Para efectos de esta Ley se entiende: Por coaseguro la participación de dos o más empresas de seguros en un mismo riesgo, en virtud de contratos directos realizados por cada una de ellas con el asegurado (Martínez 2004), de esta manera dos o más empresas aseguradoras, en materia de transportación marítima, comparten el riesgo sobre un solo objeto, en este caso es la mercancía.

Y con respecto al reaseguro, éste es un contrato por medio del cual, la compañía aseguradora toma a su cargo, total o parcialmente, un riesgo ya cubierto por otro, o

bien el remanente de daños que excede de la cantidad asegurada por la compañía (Martínez 2004); en este sentido el reaseguro es precisamente el seguro del seguro, cuando una aseguradora no tiene suficientemente solvencia financiera, la reaseguradora indemniza a la aseguradora para que a su vez pueda cumplir el compromiso del seguro o la póliza del beneficiario asegurado original.

Entre otros aspectos, en los que se debe hacer referencia en materia de seguro marítimo de mercancías, se encuentra el concepto de riesgo a través de sus siguientes modalidades:

1) Los riesgos ordinarios de la navegación se clasifican a su vez por riesgos marítimos, fluviales, lacustres y de otros espacios navegables; fuego y explosión; robo con violencia realizado por personas de fuera de la embarcación; echazón y piratería (Enríquez-Rosas 2002).

2) Con respecto a “La Cláusula Inchmaree”, ésta fue introducida al mercado asegurador en 1887, a través de la “House of Lords”, y diseñada precisamente para dotar de cobertura a supuestos relacionados con riesgos marítimos, pero que por su naturaleza no califican como tales. Debe tenerse en cuenta que los riesgos cubiertos bajo esta cláusula se caracterizan por el ejercicio de la diligencia debida del asegurado; es decir por un tipo de responsabilidad subjetiva. La Cláusula Inchmaree ha sido diseñada no como una garantía contra vicios ocultos relacionados con la embarcación, sino como una forma de indemnización contra las consecuencias que dichos vicios generen (Enríquez-Rosas 2002).

3) En lo relativo a riesgos bélicos “es importante recordar que existen dos ámbitos proveedores de cobertura referente a riesgos de guerra: por una parte, el mercado asegurador de Lloyd’s y las compañías de prima fija; por la otra sociedades mutualistas de seguros especializadas en este tipo de cobertura (Rodríguez *In* Enríquez-Rosas 2002).

4) En lo relativo a la cobertura de riesgos laborales y asimilados (huelga y riesgos asimilados) es básicamente igual para los seguros de casco y maquinaria, así como para el de fletes. En el caso de seguro de carga, es necesario distinguir que si bien la indemnización no depende del daño ocurrido a la embarcación, el ámbito de riesgos cubiertos es más restringido, sin que cubra el riesgo por personas que actúen realmente maliciosamente, ni tampoco la confiscación ni la expropiación (Enríquez-Rosas 2002).

5) En lo que respecta al rubro de riesgos excluidos, es necesario iniciar señalando que la función más importante de la figura de la exclusión de riesgo es de carácter aclaratorio, pues con ella se pone fuera de toda duda la ausencia de responsabilidad del asegurador por una pérdida derivada de un riesgo que nunca se buscó cubrir al contraer el seguro (Enríquez-Rosas 2002).

6) Otro tipo de riesgos marítimos, en materia de carga, destacan las reclamaciones contra navieras por daños a las mercancías cometidos por operadores portuarios. De lo anterior cabe establecer la diferencia que existe entre un conocimiento de embarque (“bill of lading”) y una póliza de fletamento, también llamado contrato de arrendamiento de buque, fletamento o póliza de transporte. El primero consiste en que el armador o propietario del buque se compromete a prestar un servicio de transporte, con un buque que él equipa y dota de tripulación y de cuya administración y navegación sigue siendo responsable durante la ejecución del contrato; mientras que el segundo, se requiere del uso del espacio total de la embarcación o de gran parte de los espacios de la misma, por lo tanto, el propietario o representante del cargamento (llamado fletador), conviene con el propietario del buque (llamado fletante) el espacio que necesita y que puede ser total o parcial, así como las condiciones bajo las que se dará el contrato o póliza de fletamento, este tipo de transporte se puede convenir dirigiéndose a

las empresas navieras, las cuales tienen una división para fletamentos (Sánchez-Gutiérrez 2003).

Después de haber citado las modalidades del riesgo marítimo de mercancías, es necesario exponer las cláusulas para el transporte marítimo de carga decodificadas, en 1982, por el Instituto de Aseguradores de Londres y por el Lloyd's Underwriters Association, en sus modalidades tipo A, B y C:

De esta manera, las llamadas "Institute Cargo Clauses" prevén, en su modalidad (A) una cobertura de todo riesgo salvo las excepciones numeradas; y en sus modalidades (B) y (C) la cobertura de un grupo específico de riesgos y un correlativo grupo de excepciones (Hodges *In* Enríquez-Rosas 2002).

Ahora en lo que concierne a la contratación del seguro marítimo de mercancías en sus versiones (B) y (C), hay que destacar que "el Instituto de Aseguradores de Londres las ha desarrollado en función de una cobertura de riesgos determinados, que a diferencia de la versión (A) ésta se orienta por la cobertura de "todo riesgo". Al igual que la versión (A), las versiones (B) y (C) constan de 19 cláusulas, distribuidas bajo 8 epígrafes genéricos: riesgos cubiertos, exclusiones, duración, reclamaciones, beneficio del seguro, aminoración de siniestros, evitación de demora, y ley práctica (Enríquez-Rosas 2002)."

Anteriormente se han expuesto en términos generales los riesgos que pueden incidir en el transporte marítimo de mercancías así como sus diversas cláusulas de seguro; sin embargo, es importante abordar con mayor amplitud los regímenes contractuales en el transporte marítimo de mercancías.

El transporte marítimo de mercancías se contrata a través del cargamento parcial de un buque y por la entera capacidad de carga marítima en sus dos modalidades de fletamento por tiempo y por viaje. En lo que se refiere a fletamento por tiempo ("time charter without demise contract"): el fletante se obliga con el fletador a poner a su disposición pero sin

transmisión de posesión, un cierto buque en estado de navegabilidad con armamento y tripulación a cambio de flete; conservando el fletante la gestión náutica de éste y transmitiendo al fletador la gestión comercial del mismo; y el fletamento por viaje ("voyage charter contract"): el fletante se obliga con el fletador a poner a su disposición pero sin transmisión de posesión, todo o parte determinado de un cierto buque en estado de navegabilidad con armamento y tripulación para llevar a cabo uno o varios viajes a cambio de un flete; conservando el fletamento tanto la gestión náutica como la gestión comercial del buque (Enríquez-Rosas 1999).

Por otro lado, los elementos que intervienen en la formulación de un contrato de seguro marítimo, deben puntualizar su estructura formal (Cervantes-Ahumada 1989):

a) Asegurador, asegurado y beneficiario. El asegurador, según ya hemos indicado, es la persona que asume el riesgo. En nuestro ordenamiento, debe tratarse, según la Ley General de Instituciones de Seguros, de una sociedad anónima autorizada por el Estado para actuar como aseguradora. El asegurador es una persona moral que proporciona servicios especializados de protección de mercancías en materia naviera. El asegurado es el contratante del seguro y para efectos del comercio exterior es la persona moral o física que, en calidad de exportador, tiene el objetivo de hacer llegar sus mercancías desde un punto de origen en específico hacia un punto de destino convenido, quien previamente por un lado, habrá pagado el flete y sí así lo desea, contratará su respectiva póliza de seguro fijada por el asegurador. El beneficiario es la persona a quien se debe pagar la indemnización por la consecuencia del riesgo realizado, en este sentido el beneficiario puede ser el propio exportador o importador que haya acreditado la propiedad de las mercancías aseguradas, o en su defecto el accionista de una unidad económica privada que pagó los servicios del asegurador. Cabe mencionar que el asegurador, el asegurado y

beneficiario son los elementos personales del seguro, que van designados en cualquier póliza de seguro y no solamente en el seguro de las mercancías.

b) El elemento formal: La póliza de seguro, la cual deberá contener, según ordena el artículo 20 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro (Cervantes-Ahumada 1989):

- I. Los nombres, domicilios de los contratantes y firma de la empresa aseguradora;
- II. La designación de la cosa asegurada;
- III. La naturaleza de los riesgos garantizados;
- IV. El momento a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de la garantía;
- V. Las demás cláusulas que deban figurar en la póliza de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por las contratantes.

Estos elementos se refieren precisamente a los domicilios tanto del asegurador como del asegurante con sus respectivos datos fiscales, las características por concepto de dimensión y embalaje de las mercancías, la naturaleza del riesgo que equivale a las posibles eventualidades técnicas y/o materiales a las que estarán expuestas las mercancías durante el trayecto, el inicio en que se garantiza el riesgo desde el embarque, trayecto y desembarque de las mercancías. Así también, la observancia del cumplimiento del seguro marítimo entre las partes contratantes.

Ahora, en lo que se refiere a la presentación de reclamaciones y acciones para hacer efectivo el cobro de un seguro marítimo de mercancías, es necesario conocer primeramente las Reglas de la Haya-Wisby (RHW), y/o las Reglas de Hamburgo, en las que según se haya pactado en el conocimiento de embarque o póliza de fletamento; esto resulta muy importante a fin de precisar los plazos para la posible recuperación vía

subrogación de la indemnización que haya pagado el asegurador que generalmente dirige sus reclamaciones contra las líneas navieras. Cabe recordar que la subrogación es la transferencia de los derechos de un asegurado a un asegurador para poder proceder contra un tercero que negligentemente ha sido el causante de producirse una pérdida asegurada, como lo establece Martínez (2004). Por otro lado, la presentación de reclamaciones para poder cobrar un seguro de mercancías es en dos etapas: primero presentar la reclamación a la naviera y posteriormente presentarla en un segundo momento al asegurador.

Además, en materia de reclamación e indemnización por pérdida o daños de mercancías transportadas vía marítima, "el problema de la interpretación al que las RHW ha dado lugar en torno al tema de la prescripción de la acción de resarcimiento radica del sentido poco claro de su redacción: Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 6bis, el porteador y el buque estarán en cualquier caso exonerados de absolutamente toda responsabilidad con respecto a las mercancías, a menos que se ejerza una acción al año siguiente a su entrega o a la fecha en que deberían ser entregadas (Enríquez-Rosas 1999). Sin embargo, es importante precisar que el artículo 3.6 bis de las RHW establece que las acciones de indemnización contra terceros (al contrato de transporte instrumentado en un c/e o documento similar) podrán ser ejercidas incluso después de haber expirado el plazo citado, si lo son dentro del plazo determinado por la ley del tribunal que conozca el caso. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a tres meses a partir del día en que la persona ejerce la acción de indemnización haya recibido una notificación de citación (Enríquez-Rosas, DGRAM, com. pers. 1999).

Por otra parte, considerando al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, firmado en 1978 y denominado Reglas de Hamburgo cuyo objeto radica precisamente en la fijación e instrumentación de las reglas relativas a este

ámbito, establece que en materia de reclamaciones y acciones para hacer efectiva la póliza de seguro de mercancías transportadas vía marítima, es necesario observar su artículo 19 el cual estipula a través de su fracción primera que: "a menos que el consignatario –la persona autorizada para recibir las mercancías– dé por escrito al porteador –la persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre haya celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador– aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente a la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte o, si no se hubiere emitido ese documento, en buen estado (Anónimo 1978).

Además, la prescripción de las acciones para la materialización de la indemnización de mercancías dañadas en el ámbito marítimo se ubica en el artículo 20 de las Reglas de Hamburgo, que establece en su fracción quinta: "La acción de... prescripción establecida no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona ejercite... la reclamación" (Anónimo 1978).

Sin embargo, en el caso mexicano, los seguros tienen vigencia desde el momento en que los bienes quedan a cargo del porteador para su transporte, continúa durante el curso normal de su viaje y termina con la descarga de los bienes en su destino final, en cuyo caso la protección es por el viaje completo. Cuando se solicita sólo por el recorrido desde el puerto marítimo o aduana terrestre de entrada al país hasta el punto de su destino final, se considera como seguro intermedio o parcial (Anónimo 1997).

En este sentido, la suma máxima de responsabilidad debe ser el total de valor factura adicionando fletes, derechos o impuestos de importación y demás gastos propios de la transacción comercial

internacional. En algunos casos las empresas aseguradoras aceptan, previa negociación, un aumento de hasta 20% del valor de la mercancía por concepto de ganancia (Anónimo 1997).

Por otra parte, en el supuesto de un siniestro, el asegurante debe enviar un escrito de reclamación dentro del plazo establecido en la póliza (generalmente 60 días después del aviso de pérdida) adjuntando lo siguiente (Anónimo 1997):

- a) Copia certificada de la protesta del capitán del buque (vía marítima).
- b) Certificado de daños.
- c) Factura y documentos probatorios de gastos incurridos con motivo del transporte (maniobras, etc.)
- d) Copia del conocimiento de embarque.
- e) Copia de reclamación a los porteadores.

La vigencia de una póliza de seguro marítimo puede estar determinada por un trayecto o diversos trayectos fijados en distintas fechas en puntos de embarques y desembarques convenidos. Cuando un embarque tenga señales de avería antes de darse por recibido se debe:

- a) Hacer por escrito la reclamación al porteador o transportista.
- b) Solicitar la inspección de los bienes y la certificación de daños al Comisario de Averías de la Compañía, agente local de Lloyds, notario público, autoridad judicial, postal o política local, en ese orden excluyente y según sea el lugar de los hechos.
- c) Dar aviso a la empresa aseguradora.

Estos actos se deben efectuar en un plazo de cuatro días hábiles después de la terminación del viaje o en el momento en que se tenga conocimiento del siniestro, siempre y cuando la transportación no llegue a su destino (Anónimo 1997).

Por otra parte, el riesgo marítimo es de carácter ordinario y se refiere a los daños

materiales, conocidos en el vocabulario técnico de comercio internacional como “physical damages”, que pudieran sufrir las mercancías aseguradas por incendio, rayo y explosión, o por varadura, hundimiento o colisión del buque, pérdida total de bultos enteros caídos al mar durante maniobras de carga, trasbordo o descarga y avería gruesa o general (Mercado 1978), que deben ser pagados según las disposiciones de:

- a) La Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 2006.
- b) Las Reglas de York-Amberes.
- c) Y los demás tratados aplicados tales como los de la Haya-Wisby o de Hamburgo.

Lo anterior en concordancia con lo que estipule el conocimiento de embarque o el contrato de fletamento marítimo.

A manera de consideración final, la factibilidad del seguro marítimo de mercancías depende de la observancia de la norma aplicable para tales efectos, es decir la legislación marítima nacional e internacional deben ser cumplidas desde la celebración del contrato hasta su ejecución. De esta forma, la estipulación convenida en el contrato de seguro marítimo de mercancías debe ser cumplida entre las partes contratantes de acuerdo al Reglamento Internacional de Puertos Marítimos y, en el caso mexicano por la nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 2006 y supletoriamente por la Ley sobre el Contrato de Seguro de 1935 y sus reformas.

Agradecimientos

Se agradece a Genaro Rubí Salgado y a un árbitro anónimo los comentarios a versiones previas del manuscrito y las sugerencias para mejorarlo.

Referencias

- Anónimo. 1978. Reglas de Hamburgo; obtenido de la red mundial: 1978-Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Organización de las Naciones Unidas.
- Anónimo. 1997. Documentos y trámites de exportación. Guía básica del exportador, Banco Nal. Com. Ext. 5(2):33.
- Anónimo. 2006. Ley de navegación y comercio marítimos. Diario Of. Feder., México, 72 pp.
- Cervantes-Ahumada, R. 1989. Derecho marítimo. Herrero, México, 1006 pp.
- Enríquez-Rosas, J.D. 1999. Transporte internacional de mercancías, una introducción al régimen jurídico general del transporte de mercancías, especial incidencia en el ámbito internacional. Porrúa, México, 763 pp.
- Enríquez-Rosas, J.D. 2002. Transportes y seguros para el comercio internacional, especial referencia al ámbito marítimo. Porrúa, México. 247 pp.
- Martínez, J. 2004. Manual teórico y práctico de seguros. 5ª ed., Porrúa, México, 301 pp.
- Mercado, S. 1978. Comercio internacional. Centro de Investigaciones para el Desarrollo de México, Mexico, 217 pp.
- Sánchez-Gutiérrez, C. 2003. Los servicios irregulares en el porte de mercancías. Transporte e industria, México. 6 pp., consultado en: www.antp.org.mx/rev/28/sim.html

Recibido: 1º de noviembre de 2005.

Aceptado: 23 de octubre de 2006.