

Transporte

Año 2022



Contenidos

Transporte	5	
Introducción		5
Unidad 1	5	
Definiciones de cláusulas de comercio internacional		5
El contrato de transporte. Consideraciones generales.		13
Obligaciones de las partes		15
Leyes aplicables		15
Definición		15
Cobertura básica:		15
Unidad 2	17	
Transporte marítimo		17
Leyes aplicables		17
Actores intervinientes		18
Reglas de York y Amberes		18
Distintos conceptos de averías:		20
Viajes asegurables		21
Bienes asegurables y no asegurables		21
Cosas aseguradas		21
Determinación de la suma asegurada		22
Coberturas marítimas tradicionales		24
Nuevas nomenclaturas marítimas		25
Exclusiones		27
Coberturas adicionales		28
Principio y fin de la cobertura		30
Tipos de pólizas		33
Medida de la prestación		34

Unidad 3	35
Transporte terrestre	35
Cobertura básica	35
Principio y fin de la cobertura	35
Exclusiones	36
Tarifación	37
Exclusiones comunes a las distintas coberturas	38
Coberturas adicionales	40
Medida de la prestación	42
Denuncia del siniestro	42
Cargas del asegurado	42
Caducidad	43
Plazos del asegurador	43
Anticipo e indemnización	43
Indemnización	44
Forma de contratación:	45
Unidad 4	47
Transporte Aéreo	47
Reseña del derecho internacional en materia de transporte de cargas aéreas	47
Guía aérea	53
Depósitos fiscales y final	54
Similitudes y diferencias entre riesgos marítimos, aéreos y terrestres.	55
Las coberturas	55
Los riesgos	55
Frecuencia siniestral	55
Riesgo Cubierto	56
Adicionales	56
Medida de la prestación	57

Resolución 206/2018 S.S.N	57
Condiciones Generales Comunes:	58
Cobertura	60
Cobertura básica para el transporte aéreo	60
Cobertura básica para el transporte por agua	61
Condiciones generales específicas:	62
Exclusiones de cobertura	62
Condiciones particulares	63
Medida de la prestación	63
Solicitud del Seguro	64
Conclusiones de la unidad	66
Bibliografía	66

Transporte

Introducción

En este módulo se analizan las coberturas de transporte de mercaderías en relación al medio que las transporta.

Además, se utiliza terminología del comercio internacional, habida cuenta de las extensiones internacionales de cobertura.

Unidad 1

Definiciones de cláusulas de comercio internacional

¿Qué son los Incoterms?

Son códigos de 3 letras que, por parte, tanto del comprador como del vendedor a nivel internacional. Los incoterms están definidos por la Cámara de Comercio Internacional.

¿Para qué se utilizan estos códigos?

Existe una necesidad de armonizar los contratos internacionales. Y definir, de la manera más sencilla posible, las condiciones de entrega de mercancía: lugar, forma, gastos, obligaciones, riesgos, etc.

El *incoterm* en general se refiere a la cotización y quiere decir que cuando se vende FOB o CIF, no significa que el comprador o el vendedor tengan que poner exactamente la mercadería en el lugar como lo indica la cláusula, sino que el precio involucra tales o cuales obligaciones.

Para el caso específico del seguro estas abreviaturas indican quién se hará cargo de la contratación de la póliza, si el vendedor o el comprador

¿Cuál es la última versión de los Incoterms?

La última versión de Incoterms es la de 2020 y son esos con los que coexistiremos hasta 2030.

Así, ahora mismo son 11 los Incoterms vigentes EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP, DPU, DAP y DDP.

La primera letra de cada Incoterm define el grupo al que está asignado ese Incoterm, y son 4 grupos: Grupo E (EXW), Grupo F (FCA, FAS, FOB), Grupo C (CFR, CIF, CPT, CIP) y Grupo D (DPU, DAP y DDP).

¿Qué significado tienen las siglas?

EXW: EX Works – En fábrica.

FCA: Free CArrier – Franco transportista.

FAS: Free Alongside Ship – Franco al costado del buque.

FOB: Free On Board – Franco a bordo.

CFR: Cost and Freight – Coste y flete.

CIF: Cost, Insurance and Freight – Coste, seguro y flete.

CPT: Carriage Paid To – Transporte pagado hasta.

CIP: Carriage and Insurance Paid to – Transporte y seguro pagados hasta.

DPU: Delivery at Place Unloaded – Entrega en lugar descargada.

DAP: Delivery At Place – Entrega en terminal.

DDP: Delivery Duty Paid – Entrega derechos pagados.

Actualización: en los Incoterms de 2020 se establece un nuevo nivel de cobertura mínima del seguro para las mercancías comenzando a utilizar la cláusula ICC, aunque estos pueden continuar negociándose.

Definición del Incoterm CFR

El incoterm CFR es exclusivo del transporte marítimo.

El incoterm CFR, cuyas siglas responden al término inglés Cost and Freight, indica que el vendedor debe responsabilizarse de hacer llegar la mercancía al punto de destino acordado con el comprador a bordo del medio de transporte que el vendedor decida, así como del pago del coste del flete marítimo internacional.

A diferencia de los incoterms de otros grupos, en el caso del incoterm CFR la transferencia del riesgo se realiza en el momento en el que la mercancía ha sido

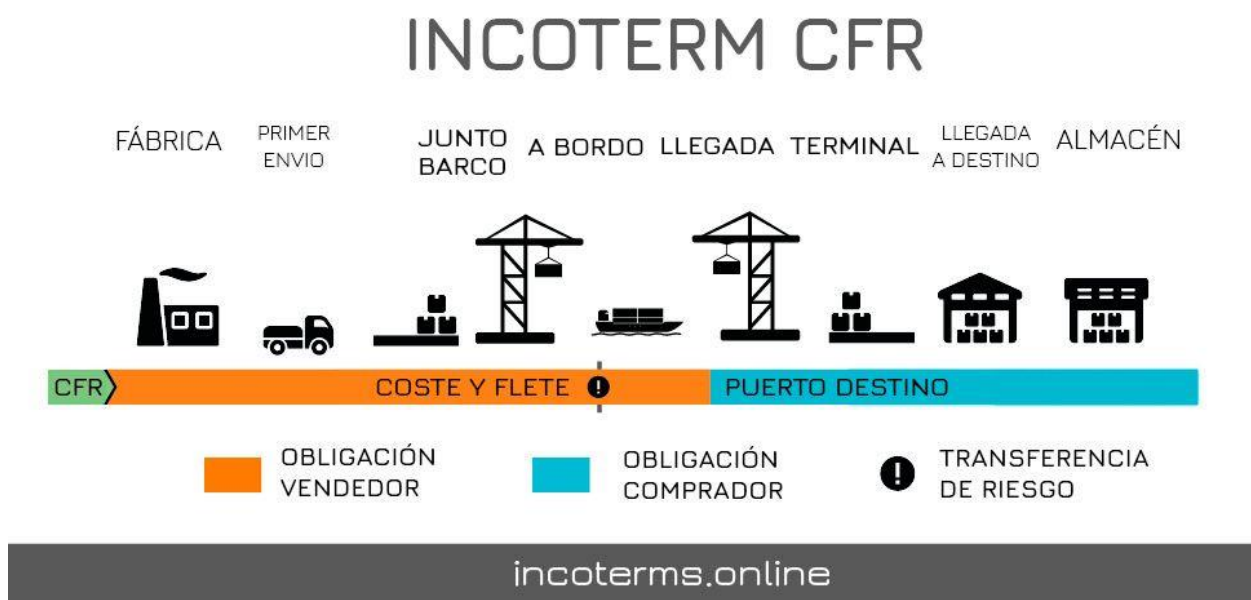
cargada a bordo del barco en el muelle del puerto de origen, independientemente de si el vendedor paga o no el flete internacional.

Responsabilidades y Costes del Incoterm CFR

Obligaciones y condiciones del vendedor en el Incoterm CFR

Las responsabilidades de la parte vendedora son:

- Entrega de la mercancía en su almacén.
- Carga de la mercancía en el camión.
- **Transporte local en origen** desde almacén a puerto / aeropuerto.
- Despacho de **aduana de exportación**.
- Carga y estiba de la mercancía en el buque.
- **Transporte internacional** de la mercancía.



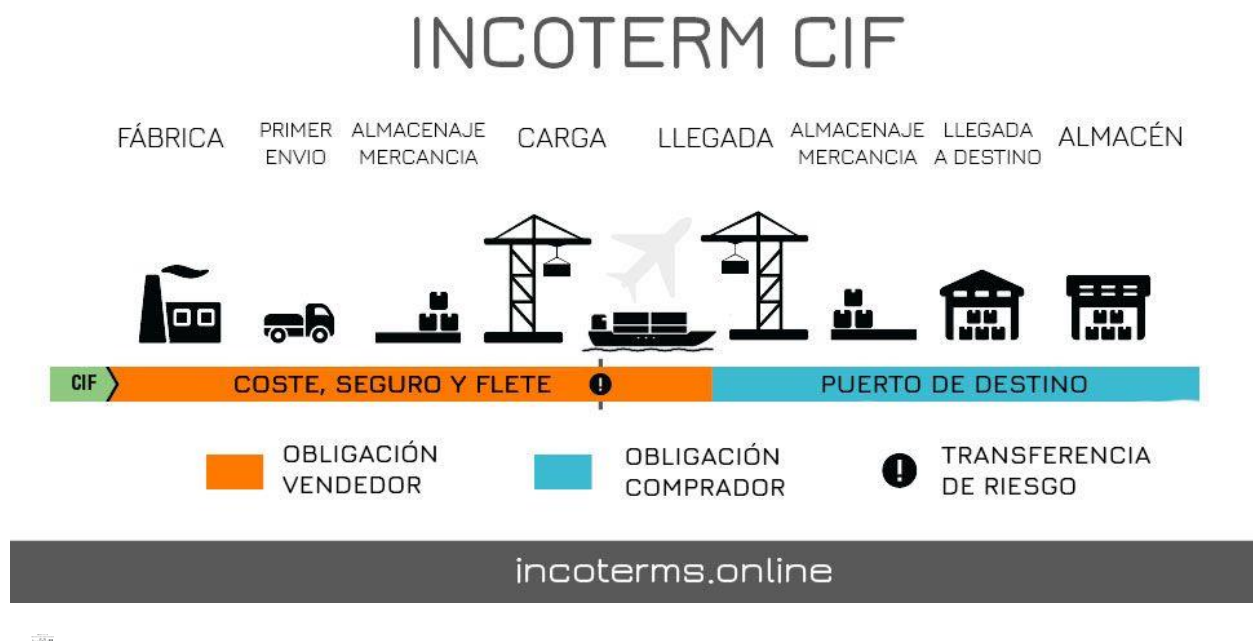
Definición del Incoterm CIF

El Incoterm CIF, cuyas siglas responden a las palabras anglosajonas Cost Insurance and Freight (en español, “Coste, seguro y flete”), hace referencia a que sea el vendedor el que se haga cargo de los gastos necesarios, así como también del flete de buque marítimo internacional, para que la mercancía llegue sana a buque internacional y salva al puerto de destino

convenido.

Costes y Responsabilidades del Incoterm CIF

Del mismo modo, es el vendedor el que pagará los gastos de exportación y transporte en el buque internacional y se haga cargo de su despacho. Por su parte, el comprador asumirá todos los riesgos de la mercancía una vez esta sea transferida al puerto que se ha convenido.



Definición del Incoterm ExWorks.

El Incoterm EXW responde a las siglas **EX Works** (En fábrica). Con este Incoterms es **el comprador el que se desplaza hacia la fábrica o almacén del proveedor para recoger su mercancía** y ese es el lugar de salida y también el de destino.

Condiciones y obligaciones del vendedor en el Incoterm EXW

Este es uno de los pocos tipos de Incoterms EXW donde sobre **el vendedor no tiene que recaer casi ninguna responsabilidad**. La mercancía **no suele realizarse de manera internacional**, por lo que no tiene que hacerse cargo ni de derechos de exportación, ni de importación, ni de posibles gastos de aduana y frontera.

INCOTERM EXW



Definición del Incoterm FAS

El Incoterm FAS, o Free alongside (alongside) Ship, (Al lado del buque) es el Incoterms que permite que la transacción acabe una vez que el vendedor entrega la mercancía en el puerto de origen y la deja al lado de su barco.

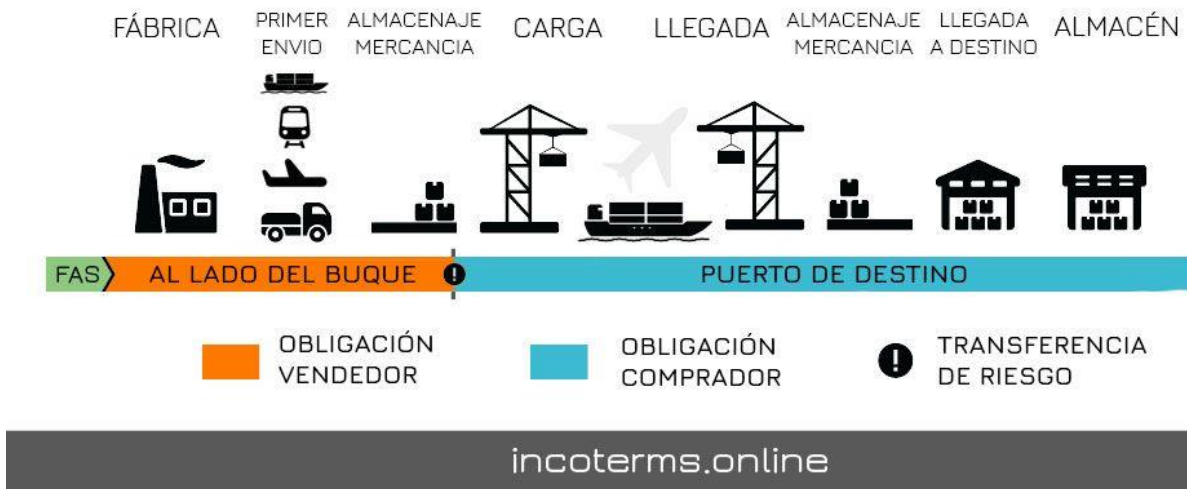
Responsabilidades y Costes del Incoterm FAS

Esto significa que, una vez el vendedor ha depositado los productos en el puerto de origen internacional, la responsabilidad de los posibles riesgos que pueda correr ya no es suya, sino del cliente o comprador internacional. Hasta ese momento, ha sido el vendedor el que ha corrido con los gastos que se han convenido:

- Aranceles de aduana en frontera internacional.
- Ha velado por la seguridad de la mercancía y su correcto depósito en el punto de embarque.
- Ha puesto a disposición del comprador la información de contratación de un posible seguro.

A partir de ahí, lo que ocurra con la mercancía ya no es asunto del vendedor

INCOTERM FAS



Definición del Incoterm FOB

Cuando hablamos del **Incoterm FOB** o Free On Board (Libre a bordo) nos referimos al Incoterm mediante el que **el vendedor entrega la mercancía de transporte que ha despachado para exportación a bordo del buque y que el comprador habrá atracado en el puerto de embarque** se haya convenido.

Responsabilidades y Costes del Incoterm FOB

En el momento en el cual el vendedor ha cumplido con la mercancía y ha dejado la carga en el lugar de destino de transporte a bordo del buque que se ha acordado, él ya no es quien lleva la responsabilidad de lo que pueda ocurrir con los productos.

A partir de este punto, es la parte compradora la responsable de la seguridad de transporte de la mercancía y la parte encargada de que esta llegue al puerto de destino y al almacén de la parte compradora.

INCOTERM FOB



incoterms.online

		PAÍS, CIUDAD O LUGAR DE ORIGEN					TRANSPORTE	PAÍS, CIUDAD O LUGAR DE DESTINO			
		Embalaje y Verificación	Carga	Transporte interno	Trámites de Exportación	Carga a bordo	Flete internacional	Descarga	Trámites de importación	Transporte hasta destino	Descarga en Destino
EXW	COSTO										
	RIESGO										
FCA	COSTO										
	RIESGO										
CPT	COSTO										
	RIESGO										
CIP	COSTO										
	RIESGO										
	SEGURO										
DAP	COSTO										
	RIESGO										
DPU	COSTO										
	RIESGO										
DDP	COSTO										
	RIESGO										

		PAÍS, CIUDAD O LUGAR DE ORIGEN					TRANSPORTE	PAÍS, CIUDAD O LUGAR DE DESTINO			
		Embalaje y Verificación	Carga	Transporte interno	Trámites de Exportación	Carga a bordo	Flete internacional	Descarga	Trámites de importación	Transporte hasta destino	Descarga en Destino
CFR	COSTO										
	RIESGO										
FOB	COSTO										
	RIESGO										
FAS	COSTO										
	RIESGO										
CIF	COSTO										
	RIESGO										
	SEGURO										

También denominadas Incoterms son las listas de abreviaturas con su correspondiente definición y con una descripción de las obligaciones que implican para el comprador y vendedor.

Lo que se pretendió con su elaboración, fue emplear términos comerciales uniformes, donde estuvieran especificados con precisión cuál era el punto de transacción comercial, en el cual el vendedor ha cumplido con sus obligaciones y se pudiera considerar que la mercadería haya sido legalmente entregada al comprador.

El *incoterm* en general se refiere a la cotización y quiere decir que cuando se vende FOB o CIF, no significa que el comprador o el vendedor tengan que poner exactamente la mercadería en el lugar como lo indica la cláusula, sino que el precio involucra tales o cuales obligaciones.

Para el caso específico del seguro estas abreviaturas indican quién se hará cargo de la contratación de la póliza, si el vendedor o el comprador.



El contrato de transporte. Consideraciones generales.

Se denomina contrato de transporte a aquel acuerdo voluntario por el cual una empresa de transporte terrestre, marítimo, fluvial, lacustre o aéreo, se compromete a transportar personas o cosas, de un sitio a otro. Las partes son: el transportista, porteador o empresario de transporte y el pasajero, si se trata de un transporte de personas o el cargador, cuando se trate de transporte de cosas. El objeto del contrato de transporte consiste en el traslado de personas o cosas.

Existe contrato formal cuando se establecen condiciones en un documento: Carta de porte. Guía aérea y Conocimiento de embarque (Bill of lading).

➤ La carta de porte

Es un documento jurídico de carácter declarativo que prueba la existencia de un contrato de transporte por vía terrestre. Informa acerca de los términos en que se produjo el acuerdo y atribuye derechos sobre la mercancía transportada.

➤ Guía aérea

La guía aérea es el documento equivalente al conocimiento de embarque pero utilizado en el transporte aéreo de mercancías, por la cual la empresa reconoce el hecho del embarque de mercancías y expresa las condiciones del transporte convenido y que cumple diversas funciones, a saber:

- ✓ Contrato de transporte.
- ✓ Comprobante de recepción de las mercancías.
- ✓ Lista de embarque, en la que se relacionan todos los documentos que acompañan el embarque y se anotan las instrucciones

especiales del usuario.

- ✓ Factura por el flete y los cargos cobrados.
- ✓ Documento para los trámites de ADUANAS.
- ✓ Certificación del despacho de las mercancías.

➤ Conocimiento de embarque

Un conocimiento de embarque o B/L (por sus iniciales en inglés, *Bill of Lading*) es un documento propio del transporte marítimo que se utiliza en el marco de un contrato de transporte de las mercancías en un buque de línea regular. La finalidad de este documento es establecer las reglas de la relación contractual entre el cargador, el consignatario (o destinatario) y el transportista, dando confianza a cada parte respecto al comportamiento de las otras.

Obligaciones de las partes

Se puede afirmar que es la instrumentación legal del contrato. En el caso del transporte internacional y debido a la participación de varios actores, se emiten varias copias. Un ejemplar le corresponde al cargador y otro al porteador. Existen tres tipos: nominativa, a la orden o al portador. Una vez cedido, endosado o entregado, el ejemplar firmado por el porteador transfiere el derecho de disponer de los objetos transportados al nuevo poseedor,

Además es el medio de prueba del contrato de transporte donde figuran las cláusulas de adhesión del mismo.

Los requisitos para su formalismo son seis, a saber:

1. Nombre, apellido y domicilio del cargador o remitente, del porteador o del consignatario.
2. La naturaleza, peso, medida o cantidad de los objetos que se remiten. Si están embalados, también la especie de embalaje, los números y sus marcas.
3. Lugar de destino donde se hace la entrega.
4. El plazo en que ha de efectuarse.

5. Precio del porte.

6. Multa a cargo del porteador por retardo.

Leyes aplicables

Todo lo referente a este riesgo se encuentra en forma primigenia en la Ley de Seguros, aunque hay legislación complementaria en la Ley de Navegación, en el Código Aeronáutico, la Ley Nacional de Tránsito y en el Código Civil y Comercial de la Nación.

En la Ley de Seguros 17418 en los artículos 121 a 127 y 157. En lo referente a la Ley de Navegación 20094 en los artículos 408 y subsiguientes. En el reciente Código Civil y Comercial Ley 26694 en el art. 1757 donde se hace referencia a la responsabilidad del transportista y complementarios a este en los artículos 1716 al 1736.

Definición

Por la operación contractual, el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima, a indemnizar al asegurado por las pérdidas materiales y / o perjuicios que experimenten los bienes e intereses designados en la póliza, a consecuencia de sucesos y hechos previamente especificados ocurridos durante su transporte o desplazamiento de un lugar a otro, bien sea por mar, tierra o aire.

Cobertura básica:

Ampara los daños totales y/o parciales que pudieran sufrir las mercaderías a consecuencia directa de un accidente del medio transportador.

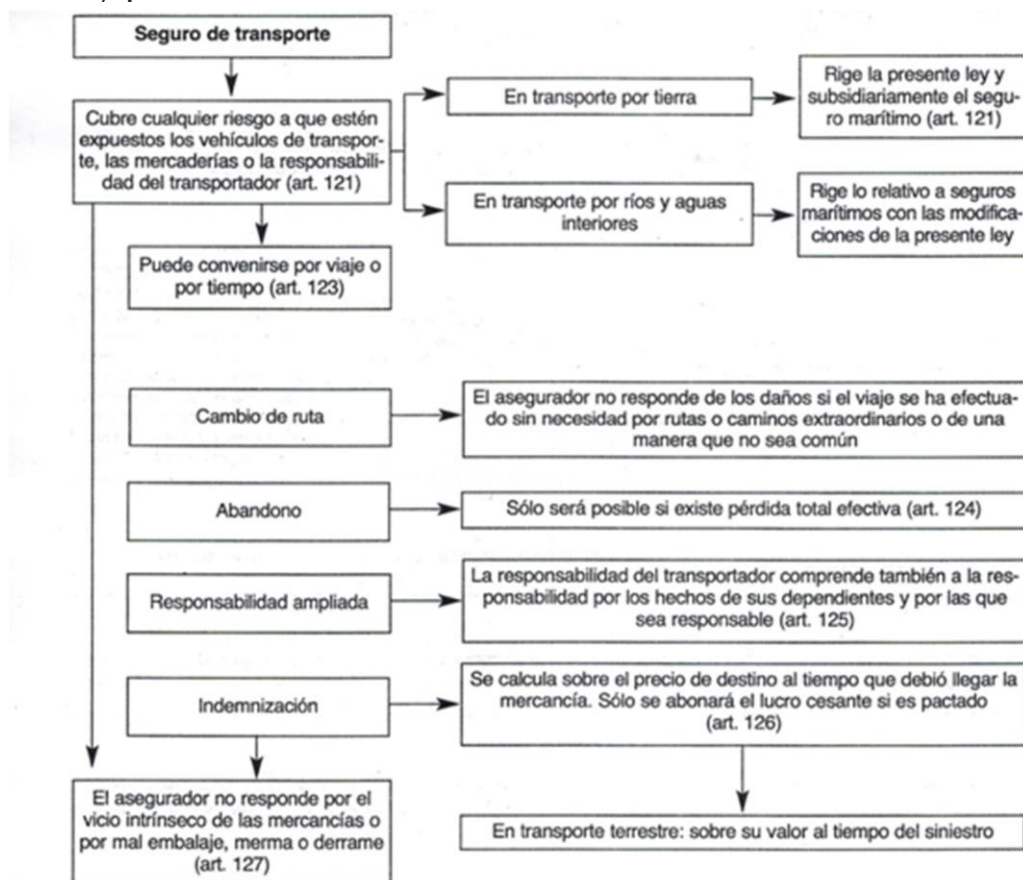
Según los medios:

- Transporte Terrestre: automotores y/o remolcados y/o ferrocarril: es la cobertura anteriormente descripta.
- Transporte Marítimo: cubre los daños o pérdidas que sufran las mercaderías aseguradas a consecuencia directa de naufragio, colisión, incendio y explosión, varamiento, encalladura, hundimiento o zozobra del buque. También incluye los riesgos de

sacrificio en avería gruesa y echazón y barrido por las olas. Se agrega además la avería gruesa.

- Transporte aéreo: se indemnizarán las pérdidas y averías a causa de un accidente del avión transportador, incendio, rayo o explosión.
- Transporte fluvial: (por vía y aguas interiores) se indemnizarán las pérdidas como consecuencia de choque, naufragio, varamiento de la embarcación transportadora, incendio, explosión o rayo, caída al agua del vehículo transportador, caída al agua de uno o más bultos.

Cuadro sinóptico de la cobertura de Transporte en la Ley de Seguros nro. 17418



Separata ERREPAR. Seguros. Leyes 17418, 20091 y 22400. Versión 1.6 Página 193. Buenos Aires. 1992

Unidad 2

Transporte marítimo

La carga suele estar sometida a riesgos como operaciones de carga y descarga, pérdida o aumento de peso por la acción de humedad, mala estiba, mal embalaje, contaminación, acción de roedores, daños por fuego, robo o hurto, avería gruesa, etc.

La mercadería es transportada en distintas formas: a granel, líquidos en tambores, sólidos, semisólidos, en bolsas, en cajones, en latas, en pallets, en contenedores. Por el tipo y por su embalaje, la mercadería tiene incidencia directa con todos o algunos de los riesgos enunciados anteriormente.

A su vez, los riesgos marítimos pueden originarse en hechos fortuitos como huracanes, tifones, tempestades o tsunamis o en factores humanos como choques, incendios, actos de guerra, avería gruesa, huelga, etc.

Leyes aplicables

Ley de Navegación 20.094 y Ley 17.418.

El art. 408 de la Ley 20094 establece que el contrato de seguro marítimo se rige por las disposiciones de la Ley General de Seguros en cuanto no resulten modificadas por la sección de la ley que regula el instituto (Sección 6: “De los Seguros”, del Capítulo III: “Delos Riesgos de la Navegación”, del Título III: “Del Ejercicio de la Navegación y del Comercio por Agua”).

Actores intervinientes

1. Armador: es el propietario quien tiene disponibilidad del buque.
2. Agente marítimo de transporte: es quien representa al armador ante los entes privados o públicos.
3. Despachante de Aduana: es el encargado de realizar los trámites ante la Aduana de la operatoria del comercio internacional para empresas exportadoras o importadoras

Reglas de York y Amberes

Se utilizan para reglamentar la avería gruesa. Nacen de un acuerdo entre particulares. No tienen fuerza de ley, salvo que sus cláusulas sean incorporadas al contrato de compraventa. En otras palabras, están dentro del Derecho Internacional Privado. Consta de 7 reglas de letra y 22 reglas numéricas.

➤ Reglas de letras más importantes:

- a. Existe acto de avería gruesa cuando se ha hecho razonablemente un sacrificio para preservar la comunidad de intereses en una aventura marítima.
- b. Los gastos son soportados por los diferentes intereses contribuyentes.
- c. No son admitidos los daños por retraso y las pérdidas indirectas como demora y pérdida de mercado.
- d. Los derechos a obtener la contribución en avería gruesa no serán afectados aunque el acontecimiento que dio lugar al sacrificio o gasto pueda haberse debido a la falta de una de las partes en la aventura, pero esto no perjudicará a las acciones o defensas que puedan ejercitarse contra dicha parte.

➤ Reglas numéricas más importantes:

1. Echazón y sacrificio: toda mercadería sacrificada razonablemente o echada al mar se considera avería gruesa.
2. Extinción fuego a bordo: salvo daño ocasionado por humo y calor.
3. Corte de restos (despojos): los daños al buque por cortar despojos del mismo no son admitidos.
4. Encallamiento voluntario: si se realiza por la seguridad común, se admite sin importar si pudiera haberse evitado.
5. Asistencia y salvamento: son admitidos, medie contrato o no.
6. Daños causados a máquinas y calderas: cuando se trate de reflotar el buque que esté embarrancado, se considera avería gruesa.
7. Gastos de alije en un buque encallado y daños consiguientes: cubre la mercadería descargada, provisiones o combustible, alquiler de lanchas, etc.

En resumen, estas reglas sirven de ordenadoras a la avería gruesa¹.

El siguiente es un ejemplo de cómo se actúa en caso de avería gruesa:

“En la bodega de un barco están estibadas varias mercaderías, por cualquier circunstancia una pone en peligro al resto, por ejemplo pérdida de líquidos. De inmediato el capitán de la embarcación ordena por escrito el sacrificio de la misma, en pos de los intereses

¹Avería gruesa: Perjuicio o gasto en los que incurre deliberadamente el capitán de un buque al arrojar parcial o totalmente las mercancías al mar, con el fin de evitar el daño de pérdida parcial o total de la carga y del buque, en beneficio del interés común. Cuando tiene lugar la pérdida económica que de ella se derive se reparte proporcionalmente entre todas las partes que hayan sido beneficiadas por la decisión del capitán. Si las mercaderías arrojadas al mar se recuperan, podrán ser reclamadas por su propietario o por la compañía aseguradora, contra el pago de los gastos de salvamento.

de las restantes mercaderías, aplicando las reglas de York y Amberes”.

La aseguradora de la mercadería sacrificada indemniza el sacrificio, pero a su vez les pide a las aseguradoras de las mercaderías salvadas que contribuyan en forma proporcional al siniestro.

Esto último es lo que se conoce por “contribuciones en avería gruesa” y están contemplados en todas las pólizas de riesgo marítimo.

Distintos conceptos de averías:

- Avería gruesa: daños al buque o a la carga producido intencional y razonablemente, para la seguridad común frente a una situación de peligro y soportado por la comunidad de intereses.
- Avería particular: se da cuando el bien asegurado sufre de daños parciales, que deberán ser soportados exclusivamente por sus dueños.
- Contribuciones en avería gruesa: surge como consecuencia de un acto de avería gruesa. Se produce posteriormente al daño intencional a la carga en pos de la integridad y seguridad del resto. La aseguradora indemniza a la mercadería sacrificada y posteriormente solicita a las aseguradoras de las mercaderías salvadas que contribuyan al pago de ese siniestro.

Cabe destacar que es un arreglo entre compañías de seguros en donde los propietarios de la carga no tienen intervención alguna. Los encargados de ejecutar esta institución marítima son los comisarios de averías².

²Comisario de averías: El comisario de averías es un perito especializado en transporte, cuyos conocimientos técnicos en el ámbito marítimo, terrestre y aéreo y la legislación internacional que ampara este sector, le permiten certificar y esclarecer de forma objetiva las circunstancias

Viajes asegurables

El asegurador cubre el interés asegurable sobre las mercaderías mencionadas en las condiciones particulares de la póliza durante el viaje, contra los riesgos y el medio de transporte que en el contrato de seguros se establecen.

Bienes asegurables y no asegurables

Se cubren todo tipo de mercaderías y/o efectos propios inherentes a la actividad del asegurado o por las cuales fuera responsable, siempre y cuando estos bienes sean transportados por vía marítima o fluvial.

No se cubren las siguientes mercaderías: dinero, títulos, acciones, oro y otros metales preciosos, piedras preciosas, alhajas y joyas, obras de arte, manuscritos y croquis, libros y documentos de comercio y/u otros documentos.

En caso de otorgar cobertura a valores y/u otros, esta cobertura se realiza bajo la modalidad de valor declarado.

Las obras de arte (cuadros, esculturas, etc.) pueden asegurarse con condiciones especialmente pautadas por la aseguradora, pero en ningún caso cubre el demérito artístico.

Cosas aseguradas

Los tipos de mercaderías que se transportan por este medio son dos: por un lado, los graneles secos y líquidos. Del total del tráfico marítimo mundial, 2/3 corresponden a los graneles, llamado de navegación libre. Es un hecho conocido que la mayoría de éstos (materias primas, insumos básicos, commodities) se venden a término según cotización FOB de los principales Bolsas o Mercados, por tipo de producto, siguiendo las fluctuaciones de la demanda.

de un accidente o avería y fijar los importes de los daños que se hayan producido en las mercancías, lo cual plasma en su informe.

Estos bienes son transportados por buques especializados con gran capacidad de carga: buques tanque petroleros, graneleros, mineraleros, combinados, gaseros etc.

Por el otro, la denominada carga general contempla las mercaderías o bienes manufacturados, que obviamente tienen un valor agregado determinado, y por lo tanto la suma asegurada quedará establecida en razón directa de su producción y de las características del mercado comprador. Al tráfico de estas mercaderías le corresponde 1/3 del total mundial medido en toneladas.

Determinación de la suma asegurada

La suma asegurada en todos los casos es indicada por el asegurado, y deberá ser equivalente a la pérdida económica que sufra el mismo en el caso de que los bienes no lleguen en condiciones a destino. Dicho valor no podrá exceder el valor del bien en plaza (mercado local).

Para la obtención de la suma asegurada se deben tener en cuenta todos los gastos en los que incurriría el asegurado, más allá del valor neto de la mercadería a transportar. Es por eso que deben tenerse en cuenta los siguientes conceptos:

- Importe de la factura con su condición de venta (INCOTERM).
- Flete del transporte terrestre previo al embarque (por camión o FFCC).
- Eventual almacenaje antes del embarque.
- Gastos para conseguir el permiso de exportación (si existiera), derechos consulares (si existieran), derechos pagados para conseguir la declaración de origen y otros gastos relacionados con la expedición.
- Flete marítimo y fluvial (si hay transbordo).
- Gastos de descarga, impuestos, derechos portuarios, tasa estadística y otros gastos relacionados con la descarga.

- Derechos de aduana, fondos de promoción, sellos y tasas.
- Eventuales gastos de almacenaje en la jurisdicción aduanera o de las terminales portuarias.
- Eventuales gastos relacionados con el desembarque a lanchas.
- Flete de transporte terrestre (camión o FFCC) posterior al despacho y salida de la terminal portuaria hasta el depósito final en el lugar mencionado en la póliza como finalización del viaje.
- Premio del seguro.
- Beneficio imaginario.

Si los efectos se destinaran a la venta se puede agregar un porcentaje denominado ganancia esperada o lucro esperado en destino (artículo 126 Ley 17418).

Franquicias

Existen dos casos: por cobertura y por producto.

- Por cobertura: opera en la cobertura tradicional con avería y queda sujeta a criterio del asegurador.
- Por producto: dependerá si la mercadería es a granel o por la naturaleza intrínseca del producto. Para las mercaderías que viajan a granel se aplican franquicias según el estado del producto, si es sólido 1% y si es líquido 2%. Cuando el producto sufra una merma natural, se le aplica una franquicia del 0.5% sobre el total del valor asegurado.

Coberturas marítimas tradicionales

➤ Libre de avería particular (LAP):

En primer lugar no se cubren averías particulares, salvo que el medio de transporte hubiera encallado, hundido o quemado.

En segundo lugar se cubren: pérdidas de cualquier bulto o bultos que se perdiesen al ser cargados, transbordados o descargados. Pérdidas razonablemente atribuidas a incendio, explosión, colisión o contacto del medio de transporte con cualquier cuerpo externo (hielo incluido) que no sea agua. Descarga de cargamento en puerto de arribada forzosa. Gastos especiales por descarga a tierra, almacenaje y expedición en un puerto intermedio de escala o de refugio.

En otras palabras, no se cubren averías particulares a menos que el buque hubiere encallado, naufragado o sufrido incendio, o la avería se ocasione en los riesgos enumerados en el segundo párrafo.

➤ Con avería (CA).

Esta cobertura no cubre averías cuando ésta sea inferior al porcentaje estipulado en póliza, a no ser que se produzca avería gruesa o que el medio de transporte encalle, se hunda o se queme.

Ampara la pérdida de cualquier bulto que se pierda al ser cargado, transbordado o descargado.

Daños razonablemente atribuibles a incendio, explosión, colisión o contacto del medio de transporte con cualquier cuerpo externo (hielo incluido) que no sea agua. Descarga de cargamento en un puerto de arribada forzosa.

Aunque tiene similitudes con LAP, la diferencia radica en que ésta tiene una franquicia que no opera en los casos de avería gruesa o cuando el medio de transporte encalle, se hunda o se queme.

Además, no están cubiertos los gastos en puerto intermedio de escala o refugio.

➤ **Contra todo riesgo (CTR)**

Cubre todo riesgo de pérdida o daño de la cosa asegurada con la excepción de pérdida, daños o gastos cuando estén originados a demora, vicio propio o a la naturaleza de la cosa asegurada. Los siniestros de esta cobertura se liquidan sin franquicia.

Nuevas nomenclaturas marítimas

Como se expresó en la Historia del Seguro, las pólizas marítimas son de origen inglés. Operativamente todos los países, incluido Argentina, adoptaron y tradujeron a su idioma oficial esta póliza denominada *S & G Ships and goods* (buques y mercaderías) y que fue desarrollada en el punto anterior.

En las traducciones surgieron inconvenientes, ya que fueron prácticamente copias textuales. Esto trajo aparejado distintas interpretaciones, pues algunos conceptos del inglés británico son diferentes al resto de los países con ese idioma y esto se agravaba aún más con otras lenguas distintas a la sajona.

Surgió una póliza más clara, la de riesgos enumerados como consecuencia lógica y debido a la universalidad del comercio internacional. La Superintendencia de Seguros de la Nación aprobó estas nuevas formas en octubre de 1993. Actualmente coexisten las dos modalidades en el mercado asegurador.

Cobertura A

Cobertura A (contra todo riesgo): todo riesgo no excluido se considera cubierto.

Cobertura B

Cubre los siguientes riesgos:

1. Incendio o explosión.
2. Varadura, encalladura, hundimiento o zozobra del buque o embarcación.
3. Vuelco o descarrilamiento del medio de transporte terrestre.
4. Abordaje o contacto del buque, embarcación o medio de transporte con cualquier objeto externo salvo agua.
5. Descarga de la mercadería en un puerto de refugio.
6. Terremoto, erupción volcánica o rayo.
7. Pérdida o daño del bien asegurado ocasionado por:
 - a. Sacrificio en avería gruesa.
 - b. Echazón o barrido por las olas.
8. Ingreso de agua marina, fluvial o lacustre al buque, embarcación, bodega, contenedor, Lift Van o cualquier lugar de almacenaje.
9. Pérdida total de cualquier bulto perdido por la borda o caído durante las operaciones de carga o descarga al o desde el buque o embarcación.

Cobertura C

Cubre menos riesgos que la cobertura anterior: no cubre terremoto, erupción volcánica o rayo (1.1.6.), ni el ingreso de agua al buque o medio de transporte (1.2.3), tampoco la pérdida de bulto (1.3). Se restringe la cláusula (1.2.2.) ya que sólo contempla el echazón, excluyendo el barrido de olas.

Gastos de avería gruesa, asistencia y salvamento.

En todas las pólizas marítimas ya sean las tradicionales o las nuevas formas, están contemplados las contribuciones en avería gruesa, la asistencia y el salvamento en cláusulas separadas.

Tanto la contribución en avería gruesa como la carga del salvamento fueron desarrolladas en este capítulo. Los gastos de asistencia son aquellos en que tiene que incurrir el armador del buque, cuando es asistido por algún motivo por otra embarcación, para salvaguardar las mercaderías transportadas y por las que es responsable. Estos gastos luego son reclamados al asegurador.

Exclusiones

1. Culpa grave del asegurado, cargador o consignatario o de sus dependientes y/o por los cuales fuera legalmente responsable.
2. Demora en el comienzo y/o ejecución del viaje, cualquiera fuera su origen.
3. Incumplimiento del contrato de transporte.
4. Merma natural, pérdida de peso y/o volumen.
5. Deficiencia de los embalajes.
6. Vicio propio, cualquiera fuera su causa y origen.
7. Acción de la temperatura y demás factores ambientales.
8. Acciones de roedores, gusanos, insectos y demás organismos vivos, así como las consecuencias de cuarentena y medidas sanitarias.
9. Pérdida de mercado o la fluctuación de los precios.
10. Ilicitud de la mercadería, de su comercio o del viaje, declarada por la autoridad correspondiente.

11. Decisiones arbitrarias o no de la autoridad.
12. Guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o lucha civil que provenga de ello o cualquier acto hostil por o contra una potencia beligerante.
13. Apresamiento, apoderamiento, embargo, restricción o detención (exceptuando la piratería), de sus consecuencias o de cualquier tentativa de tales actos.
14. Minas, torpedos, bombas u otras armas bélicas abandonadas.
15. Daños o gastos causados por huelguistas, trabajadores afectados por cierre patronal o personal que tomen parte en disturbios laborales, tumultos y/o alboroto o conmociones civiles.
16. Daños o gastos causados por cualquier terrorista o por cualquier persona que actúa por un motivo político.

Coberturas adicionales

1. Falta de entrega de bulto entero: cubre la falta de entrega de la mercadería en la operación de carga o descarga del medioconductor de un bulto completo. Únicamente para cobertura C.
2. Descompostura de máquina frigorífica: se otorga para mercaderías que deben viajar en bodegas refrigeradas. Tiene un período de carencia de 12 horas a partir de que el equipo deja de funcionar. Para todas las coberturas salvo CTR.
3. Huelga, tumulto y conmociones civiles: cubre los daños causados por: huelguistas, trabajadores afectados por el cierre patronal "Lockout". Personas que tomen parte en disturbios laborales, tumultos y/o alborotos o conmociones civiles. Personas que obren maliciosamente. Para todas las coberturas.

Extensión en puerto de destino

Cubre la permanencia de mercaderías en depósitos fiscales en jurisdicción aduanera, al finalizar el plazo amparado por la póliza marítima en el puerto de destino (15 días) y por razones ajenas a la voluntad del asegurado.

Las prórrogas de cobertura se dan por períodos de 30 días o fracción hasta un total de 180 o 360 días, según sea el tipo de mercaderías y lugar de almacenaje.

Adicional otorgado a todas las coberturas.

Características del riesgo en mercaderías en contenedores

Las mercaderías que viajan en transporte multimodal, tienen en la póliza la siguiente cláusula obligatoria: "El presente seguro se emite bajo la condición de que las mercaderías aseguradas se encuentran acondicionadas en contenedores metálicos, de no menos de 20 pies de largo, en buen estado de conservación y aptos para el transporte y eventual estadía, debidamente precintados y con anotación del número de contenedor y de precinto, tanto en la factura comercial o nota de empaque, como en el conocimiento de embarque, debiendo el mismo contenedor ser utilizado desde el depósito de origen, hasta el depósito final, donde se inicien o finalicen respectivamente los riesgos y pertenecer todas las mercaderías acondicionadas en dicho contenedor, al consignatario amparado por este seguro. Las mercaderías aseguradas deberán estar debidamente acondicionadas, en forma tal de que se eviten desplazamientos dentro del contenedor y además ser preservadas adecuadamente contra mojadura."

Demérito artístico

Por esta cláusula se deja constancia de que en caso de rotura, mancha o cualquier otro siniestro que requiera la restauración de las obras de arte aseguradas, se indemniza solamente el costo de tal

restauración, sin considerar la pérdida de valor artístico que pueda sufrir el bien asegurado.

Cláusula adicional para maquinarias por reparación o reemplazo Tal

cual se enuncia, esta cláusula se aplica en todos los seguros que cubren máquinas o artefactos nuevos : "Se hace constar que en caso de pérdida o de daño a causa de un riesgo cubierto por la póliza o cualquier parte de una máquina o artefacto nuevo asegurados, la indemnización no excederá del costo de la reparación o del reemplazo de tal parte o partes, más los gastos de envío y rearmado en que se haya incurrido, pero excluyendo derechos y/o gravámenes aduaneros de importación, salvo que la totalidad de tales derechos y/o gravámenes originales hayan estado comprometidos en la suma asegurada; en tal caso el perjuicio representado por el pago de nuevos derechos y/o gravámenes aduaneros de importación será también indemnizable. Asimismo, se deja constancia que si la máquina o artefacto asegurado hubiese estado exento del pago de tales derechos y/o gravámenes, los importes que por dichos conceptos deben tributar la parte o partes que, de acuerdo con los términos de la póliza deben ser reemplazadas, serán igualmente indemnizables. Queda entendido y convenido que la responsabilidad de la compañía no excederá en ningún caso del valor asegurado de la máquina o artefacto completo".

Principio y fin de la cobertura

Del depósito del vendedor a depósito del comprador, salvo que se pacte una cláusula Incoterm que sea distinta a lo anterior.

Este seguro entra en vigor desde el momento en que los efectos salen del depósito o lugar de almacenamiento mencionado en la póliza para el comienzo del tránsito, continúa durante el curso ordinario del mismo y termina al ser entregados en el depósito de los consignatarios, en otro depósito o en el puerto de destino (lugar de almacenamiento final) mencionado en la póliza.

O al ser entregados en cualquier otro depósito o lugar de almacenamiento, ya sea con anterioridad a la llegada o en el punto de destino mencionado en la póliza que el asegurado elija:

- Para almacenamiento que no sea en el curso ordinario del tránsito.
- Para su asignación o distribución.

O bien al término de 60 días después de completada la descarga de los efectos objeto del seguro de a bordo del buque de ultramar en el puerto final de descarga, según lo que ocurra primero.

Si después de ser descargados de a bordo del buque de ultramar en el puerto final de descarga, pero con anterioridad a la terminación de este seguro, los efectos deben remitirse a un destino distinto de aquel hasta el cual se hallan asegurados. Este seguro, no obstante, quedará sujeto a terminación como se estipula más arriba, y cesará de cualquier manera al comenzar el tránsito a tal otro destino.

Este seguro permanecerá en vigor durante la demora que esté fuera de control del asegurado, cualquier desviación, descarga forzosa, reembarque o transbordo y durante cualquier variación de la aventura proveniente del ejercicio de alguna facultad concedida a los armadores o fletadores bajo el control de fletamento.

Si debido a circunstancias fuera del control del asegurado, el contrato de transporte termina en un puerto o lugar distinto del lugar de destino en él indicado o el tránsito termina de otro modo antes de que se entreguen los efectos conforme a lo dispuesto, entonces este seguro terminará, a menos que se notifiquen sin demora aquel hecho a los aseguradores y que se pida que continúe la cobertura cuando el seguro a de continuar en vigor, sujeto al pagode una prima adicional si lo piden los aseguradores, sea:

- Hasta que los efectos sean vendidos y entregados en tal puerto o lugar, o, salvo pacto convenido especialmente de otra manera, hasta expiración de un período de 60 días después de la llegada de los efectos objeto de este seguro a tal puerto o lugar, lo que ocurra primero.
- O bien, si los efectos son reexpedidos dentro del mencionado período de 60 días (o de cualquier extensión del mismo que se convenga) al lugar de destino indicado en la póliza o a cualquier otro lugar de destino, hasta que este seguro termine.

En aquellos casos en que habiéndose iniciado la vigencia del seguro, el asegurado cambiase el destino, se mantendrá la cobertura, sujeto a la aplicación de una prima y de condiciones a ser acordadas siempre que se dé inmediato aviso a los aseguradores.

La cobertura comienza cuando la mercadería sale de su depósito de origen, sigue hasta su puesta a bordo, continúa durante el transporte en el buque, los transbordos si los hubiere, la descarga y el tránsito complementario de la mercadería hasta su entrega en:

- Depósitos de los consignatarios
- Depósito aduanero fiscal.
- Cualquier otro depósito elegido por el asegurado.

Cuando a partir de la descarga total de los bienes asegurados en el puerto de destino y posterior ingreso de los mismos en depósitos aduanero fiscal, transcurren más de 15 días, el seguro de transporte marítimo queda automáticamente extinguido, a menos que el asegurado solicite una prórroga de cobertura. Solo es factible esta prórroga cuando las mercaderías se encuentren en zona aduanera "depósito fiscal". En caso contrario la cobertura finaliza definitivamente al ingresar los bienes en cualquier depósito en particular, sea este de propiedad del asegurado o de un tercero.

Tipos de pólizas

1. Póliza provisoria: se hace cuando todavía no se conocen todos los datos necesarios para contratar la póliza. Con posterioridad, el asegurado deberá informar al asegurador los datos faltantes para que se pueda emitir el contrato definitivo.

Datos necesarios:

- Cantidad y descripción de la mercadería.
- Tipo de embalaje, cantidad, peso, marcas, N° de bulto.
- País y puerto de origen.
- Lugar de destino.
- Identificación del medio de transporte.
- Fecha de inicio de viaje.
- Valor a asegurar.
- Condición de la cobertura.
- Los datos que pueden llegar a faltar son:
 - Identificación del medio de transporte.
 - Fecha de inicio.
 - Itinerario del viaje.

2. Por viaje: se cubre un solo viaje y los datos los aporta el asegurado de antemano.
3. Flotante: el asegurado declara los viajes una vez que toma conocimiento de ellos y la aseguradora se compromete a emitir póliza y pagar siniestro, aun cuando en el momento del daño no hubiera declaración del mismo.

Datos necesarios al comienzo del contrato:

- Vigencia: solo al inicio. El final lo dan por rescisión cualquiera de las partes.
- Tipo de mercaderías a transportar.
- Valores máximos a riesgo.
- Condiciones de la cobertura.
- Países de origen o destino.
- Composición del valor a asegurar, moneda de emisión, tasas de primas.

Esta póliza se regulariza mediante pólizas individuales o certificados de embarques con facturación mensual.

Medida de la prestación

A prorrata.

Unidad 3

Transporte terrestre

Cobertura básica

Se cubren los daños que pudieran sufrir las mercaderías a consecuencia directa de choque, vuelco, desbarrancamiento del vehículo transportador, derrumbe, caída de árboles o postes, incendio, explosión, rayo, ciclón, tornado, inundación, alud o aluvión.

Si existiera transporte complementario por ríos y aguas interiores el asegurador indemnizará las pérdidas que tengan como causa: choque, naufragio o varamiento de la embarcación, incendio, explosión o rayo, caída al agua del vehículo transportador durante su entrada, salida o permanencia en balsas o ferro barcos y caída al agua de uno o más bultos al ser cargados o descargados.

En el caso de realizarse transporte complementario aéreo se indemnizan las pérdidas por accidente del avión transportador así como incendio, explosión o rayo.

Principio y fin de la cobertura

Esto va a depender de quién suscriba el riesgo.

- Si el transporte lo realiza el propio asegurado, la cobertura comienza una vez cargados los bienes objeto del seguro en el vehículo transportador, se mantiene durante el curso ordinario

del viaje incluidas las detenciones, estadías y transbordos normales y termina con la llegada del vehículo al destino final.

- Si el transporte es realizado por el transportista, en la cobertura se tiene en cuenta el principio de custodia, por consiguiente comienza en el momento en que este recibe los bienes objeto del seguro, se mantiene durante el curso ordinario del transporte, incluidas las detenciones, estadías y transbordos normales y termina cuando los entrega en el destino final, sin exceder los 15 días desde la llegada al depósito del transportista.

Estadía

La cobertura se mantiene durante el curso ordinario del transporte, incluidas las detenciones, estadías y transbordos normales.

La estadía se encuentra definida en la cláusula 03 de las Condiciones Generales de póliza, y es toda interrupción transitoria del curso ordinario del viaje, que exceda el concepto de detención, incluyendo las esperas en destino por no resultar posible efectivizar la entrega por arribar en días u horas inhábiles, o por cualquier causa, incluyendo pero no limitando el pernocte, transbordo o conveniencias logísticas del porteador o del asegurado. Durante toda estadía el vehículo deberá permanecer, como condición de cobertura, en un edificio cerrado o en predio cerrado, en ambos casos con vigilancia y cerrado el medio transportador.

Exclusiones

1. Culpa del cargador o destinatario, salvo que se pruebe una conducta razonablemente justificable en las circunstancias del caso. El asegurador responde en la medida que la pérdida se produzca por hechos u omisiones del transportista.
2. Realizarse el viaje, sin necesidad, por rutas o caminos extraordinarios o de manera que no sea común.
3. Incumplimiento del transportista del contrato de transporte.

4. Demora, acción de la temperatura y demás factores ambientales, naturaleza intrínseca de los bienes, vicio propio, merma, mal acondicionamiento o embalaje deficiente. No obstante, el asegurador responderá en la medida en que el deterioro obedezca a demoras u otras consecuencias directas de un siniestro cubierto.
5. Acción de roedores, insectos, gusanos, moho y similares.
6. Pérdida del mercado o fluctuación de los precios.
7. Meteorito, terremoto, maremoto y erupción volcánica.
8. Transmutaciones nucleares.
9. Hechos de guerra civil o internacional, motín o tumulto popular.
10. Hechos de guerrilla, terrorismo, rebelión, huelga o lockout.
11. Robo, hurto, extravío y/o falta de entrega de bultos enteros.

Tarifación

La tarifa está compuesta por un mix de dos componentes: en primer término, el nivel de robo y el grado de fragilidad de la mercadería. En segundo lugar el tipo de vehículo donde se transporta la mercadería.

Para la cobertura básica de daños materiales:

Clase I: comprende toda clase de mercaderías y/o efectos con exclusión de los enumerados en la clase II.

Clase II: artículos de vidrios, espejos, loza, cristalería, porcelana, azulejos, tejas, líquidos en envases de vidrios embalados o no, instrumentos musicales, etc.

Para el adicional de robo, hurto, falta de entrega y desaparición:

Clase A: comprende toda clase de mercaderías y efectos excluyendo los enumerados en CLASE B.

Clase B: algodón en fardos, aparatos electrónicos en general, perfumería, azúcar, café, cigarros y cigarrillos, cojinetes, manufacturas, ópticas en general, cubiertas y cámaras, cueros y sus manufacturas, discos y cassettes, herramientas portátiles, productos textiles y sus manufacturas, metales ferrosos y no ferrosos y sus manufacturas, pieles y sus manufacturas, repuestos para vehículos en general, etc.

Las mercaderías “Clase A” quedan sujetas a una franquicia a cargo del asegurado del 5%, mientras que para las mercaderías “Clase B” el descubierto obligatorio se eleva al 20%.

Con respecto al tipo de vehículo se encuentran los siguientes: furgones, camiones, semirremolques furgones, camiones tanques, semirremolques no furgones, camiones o furgones con acoplado y camiones tanques con sus respectivos acoplados tanques.

Exclusiones comunes a las distintas coberturas

- a) Culpa del cargador o destinatario salvo que se pruebe una conducta razonablemente justificable en las circunstancias del caso. El asegurador responde en la medida en que la pérdida o avería cubierta por el seguro se produzca por hechos u omisiones del transportista.
- b) Realizarse el viaje, sin necesidad, por rutas o caminos extraordinarios o de manera que no sea común.
- c) Incumplimiento, por el transportista, del contrato de transporte.
- d) Demora, acción de la temperatura y demás factores ambientales; naturaleza intrínseca de los bienes, vicio propio, merma, mal acondicionamiento o embalaje deficiente. No obstante el asegurador responderá en la medida que el deterioro obedece a demora u otras consecuencias directas de un siniestro cubierto.

- e) Roedores, insectos, gusanos, moho y similares; así como por las consecuencias de medidas sanitarias.
- f) Pérdida de mercado o fluctuación de los precios, aun cuando fuese consecuencia de un siniestro cubierto.
- g) Incautación o decomiso de los bienes o por otras decisiones, legítimas o no, de la autoridad o de quien se la arrogue, salvo que la medida se deba al estado de los bienes a raíz de un siniestro cubierto.
- h) Meteorito, terremoto, maremoto y erupción volcánica.
- i) Transmutaciones nucleares.
- j) Hechos de guerra civil o internacional, motín o tumulto popular.
- k) Hechos de guerrilla, terrorismo, rebelión, huelga o lock-out.
- l) Robo, hurto, extravío y/o falta de entrega de bultos enteros.
- m) Rotura, abolladura, derrame, contacto con otras mercaderías y mojadura a menos que sean la consecuencia de un siniestro cubierto.

Los siniestros acaecidos en el lugar y ocasión de producirse los acontecimientos enumerados en los incisos h), i), j), y k) se presume que son consecuencia de los mismos salvo prueba en contrario del asegurado. Aun cuando por las condiciones particulares el seguro se hubiese efectuado "contra todo riesgo", el asegurador no responderá por las pérdidas o averías causadas por las circunstancias o acontecimientos mencionados en los incisos a) a k).

Coberturas adicionales

➤ Robo

Se cubre la pérdida de las mercaderías a consecuencia de robo (apoderamiento ilegítimo con el uso de la fuerza en las cosas o violencia en las personas).

Como se adelantó, las mercaderías están sujetas a una franquicia del 5% para las de clase “A” y 20 % para clase “B”.

➤ Robo, hurto, ratería y falta de entrega

El hurto es el apoderamiento ilegítimo sin el uso de fuerza sobre las cosas ni violencia en las personas. La ratería es el hurto menor o de mercaderías de menor valor. El faltante de mercadería es aquella que figura como efectivamente cargada en la carta de porte. Se debe a errores en la expedición. Solo puede ser tomada por dueños de mercadería transportada por terceros. En el caso de la franquicia es igual al adicional anterior.

➤ Desaparición

Pérdida de la mercadería cuando no se tengan noticias del conductor ni del medio de transporte. Solo aplicable a mercaderías transportadas por el porteador.

➤ Robo en las operaciones de carga y descarga:

Cubre pérdidas totales o parciales de la mercadería mientras se esté realizando la carga o la descarga del vehículo transportador.

➤ Rotura, abolladura, contacto con otras cargas, mojadura

Estos eventos se cubren por hechos no cubiertos en la cobertura básica. La condición es que los hechos dañosos no sean causados

por demora, vicio propio y/o naturaleza inherente de los bienes asegurados.

➤ Huelga y vandalismo

Daños a la mercadería causados por huelguistas, obreros inactivos, cierre patronal o personas que tomen parte en disturbios o tumultos o conmociones civiles, actuando maliciosamente, incluyendo sabotaje, daño intencional y/o vandalismo.

➤ Descompostura en máquina frigorífica

Aplicable a camiones con contenedores en donde la mercadería debe mantener una temperatura refrigerada. Los contenedores cuentan con un sistema de conservación de frío o calor con termostato. Deben ir conectados en el camión y en las detenciones prolongadas a un generador externo.

➤ Estadía en Aduana

Aplicable a mercadería importada. El asegurador extiende su responsabilidad, cuando la mercadería ingresa a la Zona Primaria Aduanera hasta tanto se le dé un destino definitivo para su despacho a plaza. Generalmente se otorgan 15 días pero este plazo puede ser ampliado dependiendo esto si el importador solicita una prórroga a la Aduana.

➤ Eximición de responsabilidad del transportista

Se ampara la eximición de responsabilidad del transportista por hechos cubiertos en la póliza. Se exceptúa los riesgos de hurto, falta de entrega y desaparición de bultos, como así también en casos de dolo o culpa grave del transportista, sus dependientes o las personas encargadas de la vigilancia de la mercadería.

Medida de la prestación

A prorrata

Denuncia del siniestro

El asegurado comunicará al asegurador el acaecimiento del siniestro dentro de los tres días de conocerlo, bajo pena de perder el derecho a ser indemnizado, salvo que acredite caso fortuito, fuerza mayor o imposibilidad de hecho sin culpa o negligencia (Arts. 46 y 47 – Ley 17.418).

El asegurado está obligado a suministrar al asegurador, a su pedido, la información necesaria para verificar el siniestro o la extensión de la prestación a su cargo, la prueba instrumental en cuanto sea razonable que la suministre y a permitirle al asegurador las indagaciones necesarias a tales fines (Art. 46 – Ley 17.418).

Cargas del asegurado

Salvamento

El asegurado debe proveer lo necesario, en la medida de sus posibilidades, para evitar o disminuir el daño. De esta forma, el asegurador queda obligado de reembolsarle todos los gastos que se realicen en función del salvamento, por más que excedan la suma asegurada. Por supuesto que estos gastos deben ser razonables.

No abandono de bienes

El art. 74 de la Ley 17418 expresa que el asegurado no puede hacer abandono de los bienes afectados por el siniestro, salvo pacto en contrario.

De acuerdo al art. 124 de la misma ley, en el caso del transporte terrestre, el abandono es posible únicamente cuando las pérdidas

de la mercadería han sido totales. El abandono se hará en el plazo de treinta días de ocurrido el siniestro.

Caducidad

Según el art. 36 de la Ley 17418, el incumplimiento de las obligaciones y cargas impuestas al asegurado (salvo que se haya previsto otro efecto en la misma para el incumplimiento) y por el presente contrato, produce la caducidad de los derechos del asegurado, si el incumplimiento obedece a su culpa o negligencia.

Plazos del asegurador

Una vez recibida toda la información complementaria que requiera el asegurador, éste deberá expedirse en un plazo de 30 días sobre el reclamo del asegurado. No realizar esta última acción, implica la aceptación del siniestro, y por ende, el pago de la indemnización correspondiente.

Anticipo e indemnización

Transcurridos los 30 días de expedición del reclamo, se deberá pagar la indemnización en un plazo que no debe exceder los 15 días.

Anticipo: asimismo, si el asegurado lo requiere podrá pedir un anticipo que no podrá ser inferior al 50% de la indemnización.

La cláusula de no repetición contra el transportista

Mediante la aplicación de un recargo del 20 % a la cobertura básica, se aplica este adicional en donde el asegurador exime de responsabilidad a los transportistas, aun cuando medie negligencia

del conductor del vehículo transportador y como consecuencia de la misma se hubiese producido un accidente de tránsito.

La exención no abarca los casos de hurto, falta de entrega y desaparición, dolo o culpa grave de los transportistas, sus dependientes o de la persona o personas en quienes aquellos delegaren la realización del transporte o el cuidado y vigilancia de las mercaderías y/o efectos asegurados.

Indemnización

Surge en lo dispuesto en el art. 126 de la Ley 17.418: “Cuando se trate de mercaderías salvo pacto en contrario, la indemnización se calcula sobre su precio en destino, al tiempo en que regularmente debieron llegar. El lucro esperado sólo se incluye si media convenio expreso”.

Tipos de pólizas

- Póliza cubriendo uno o más viajes individualmente, declarados con antelación a su inicio.
- Póliza anual flotante con declaraciones individuales de cada viaje antes de su inicio (se emite una póliza flotante y cada viaje se va facturando mediante endoso).
- Póliza anual por período o póliza flotante, con liquidación de prima provisional y declaraciones mensuales de mercaderías transportadas con posterioridad al inicio de los mismos
- Póliza anual o por períodos, cubriendo transportes realizados a vehículos determinados.

Pólizas flotantes - Cargas y obligaciones

Seguros a favor de transportistas y fleteros.

Para que se pueda otorgar la cobertura a transportistas estos deben cumplir con los siguientes requisitos:

- Encontrarse inscriptos en la Secretaría de Transportes del Ministerio de Obras y Servicios Públicos y/o secretarías de transportes provinciales o que se encuentre inscripto como tal en algún organismo municipal o provincial y/o que cumpla con los recaudos legales a que deben atenerse estas empresas.
- Que extienda cartas de porte con numeración correlativa pre-impresa, salvo que utilice a tal fin sistemas que permitan acreditar los transportes respectivos.
- Que utilicen hojas de ruta con los valores declarados de las mercaderías o efectos transportados debidamente registrados en libros llevados en legal forma.

Forma de contratación:

El asegurado deberá declarar con anticipación la iniciación del viaje y cada transporte en carácter individual, indicando:

- Naturaleza de la mercadería.
- N° de bultos.
- Valor asegurable.
- Identificación del medio conductor.
- Principio y fin del viaje.

El asegurado deberá fijar un valor en concepto de suma máxima asegurada por medio conductor. Según ésta se cobrará una prima provisoria de "arranque o depósito". A su vez el asegurado se compromete a proporcionar declaraciones mensuales de mercaderías transportadas al asegurador; así se puede realizar la liquidación final sobre el monto real transportado durante la vigencia del contrato.

Si el asegurado no cumple con la declaración mensual, el asegurador en caso de siniestro puede reducir la indemnización en un 10% por cada mes o fracción de mora, con un máximo de 50% de la misma.

El asegurado debe proporcionar al asegurador los datos identificatorios del medio transportador de la mercadería asegurada:

- Tipo y marca del vehículo
- N° de patente.
- N° de motor.

El asegurador solo responderá en el caso de que el transporte se efectúe en los medios citados, salvo que el asegurado haya declarado anticipadamente el cambio del vehículo, debido a algún problema que sufiere el ya establecido.

Unidad 4

Transporte Aéreo

Reseña del derecho internacional en materia de transporte de cargas aéreas

Convenio de Varsovia 1929

Hace referencia a la responsabilidad civil del transportista aéreo y su objetivo fue unificar ciertas reglas para el transporte aéreo internacional.

El artículo 4 referencia a la carta de porte aéreo y establece:

“En el transporte de carga, se expedirá una carta de porte aéreo.

Cualquier otro medio en donde quede constancia del transporte que deba efectuarse, podrá sustituir a la expedición de la carta de porte aéreo. Si se utilizasen otros medios, el transportista entregará al expedidor, si así lo solicitara este último, un recibo de carga que permita la identificación del envío y el acceso a la información de la que quedó constancia conservada por esos medios.”

Con respecto a los daños de la mercadería, el art. 18 expresa cuáles son las responsabilidades y los eventos en donde se libera al transportista:

“El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción o pérdida o avería de la carga, por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo”.

Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que pruebe que la destrucción o pérdida o avería de la carga se debe a uno o más de los hechos siguientes:

- La naturaleza de la carga, o un defecto o un vicio propio de la misma.
- El embalaje defectuoso de la carga, realizado por una persona que no sea el transportista o alguno de sus dependientes o agentes.
- Un acto de guerra o un conflicto armado.
- Un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la carga.

El transporte aéreo, en el sentido del párrafo 1 de este artículo, comprende el período durante el cual la carga se halla bajo la custodia del transportista.

El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo ni por aguas interiores efectuado fuera de un aeropuerto. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectúe durante la ejecución de un contrato de transporte aéreo, para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho ocurrido durante el transporte aéreo.

Protocolo de La Haya 1955

Sirvió para modificar algunos artículos del Convenio de Varsovia.

De su breve articulado se destaca el número 11 que hace referencia a límites monetarios y peso de la mercadería:

“En el transporte de equipaje facturado y de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial del valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega”.

En el caso de pérdidas, averías o retrasos de una parte del equipaje facturado o de las mercancías o de cualquier objeto contenido en ellos, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado, para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, avería o retraso de una parte del equipaje facturado, de las mercancías o de un objeto en ellos contenido, afecte al valor de otros bultos comprendidos en el mismo talón de equipaje o carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad.

FIATA

"Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios", fue fundada en Viena / Austria el 31 de mayo 1926.

FIATA, una organización no gubernamental, representa hoy una industria que abarca aproximadamente 40.000 empresas de transporte y logística, también conocidos como los "Arquitectos de Transporte", que emplea a unas 800.000 personas en 150 países.

FIATA tiene estatuto consultivo ante el Consejo Económico y Social (ECOSOC) de las Naciones Unidas (CEPE, la CESPAP, la CESPAO), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), y la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI).

Se reconoce como representante de la industria de transporte de carga por muchas otras organizaciones no gubernamentales, autoridades gubernamentales, organizaciones internacionales privadas en el ámbito del transporte, tales como la Cámara de Comercio Internacional (CCI), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Organización Mundial del Comercio (OMC), etc.

Cada año, FIATA sostiene un Congreso Mundial. Este evento internacional reúne al mundo de la industria del transporte de carga. Sirve para dirigir los negocios de la Federación; es una ocasión social y actúa como un lugar de encuentro para realizar negocios. La participación es entre 800 - 1500 personas.

Documentos

FIATA ha creado varios documentos y formularios para establecer una norma uniforme para el uso de agentes de carga en todo el mundo. Los documentos son fácilmente distinguibles, cada uno tiene un color distintivo y lleva el logotipo de FIATA.

- FIATA FCR (Forwarders Certificado de Recibo).
- FIATA FCT (Forwarders Certificado de Transporte).
- FWR (FIATA recibos de almacén).
- FBL (negociable FIATA Multimodal de Transporte Bill of Lading)
Lista de emitir Asociaciones.
- FWB (no negociable FIATA Transporte Multimodal Albarán)
Listado de asociaciones emisoras.
- FIATA SDT (declaración del expedidor para el transporte de mercancías peligrosas).
- FIATA SIC (Transportistas Certificado Intermodal Peso).

- FFI (FIATA Reenvío de Instrucciones).
- FIATA FORWARDERS CERTIFICATE OF RECEIPT.

Objetivos del contrato

Los principales objetivos de FIATA son:

- Unir a la industria de transporte de carga en todo el mundo.
- Representar, promover y proteger los intereses de la industria, al participar como asesores o expertos en las reuniones de los organismos internacionales que se ocupan de transporte.
- Familiarizar el comercio, la industria y el público en general con los servicios prestados por los transitarios a través de la difusión de información, distribución de publicaciones, etc.
- Mejorar la calidad de los servicios prestados por los transportistas mediante el desarrollo y la promoción de transmisión de los documentos uniformes, las condiciones comerciales normales, etc.
- Ayudar en la formación profesional de los transportistas, los problemas de seguros de responsabilidad civil, las herramientas para el comercio electrónico, incluido el intercambio electrónico de datos (EDI) y el código de barras.

El FIATA (ForwardingAgentsCertificateReceipt) hace recaer en el transitario la responsabilidad de entregar a su cargador un título de posesión propiamente dicho, que sirve de recibo. El FCR es entregado al cliente por el transitario en el momento de la toma de posesión de la carga. El transitario atestigua, a través de este contrato, haberse hecho cargo de un envío claramente especificado.

Es el certificado conforme, el documento que atestigua que el transitario ha recibido en sus almacenes las mercancías del cargador, para proceder posteriormente a su transporte.

Efectuado por el transitario, éste se lo entrega al cargador, el cual, a su vez, o se queda con él o lo envía al destinatario. En cualquier caso, sea cuál sea su poseedor final, el FCR no puede ser nunca objeto de negociación, ni por parte del cargador ni por parte del destinatario.

Habitualmente se utiliza cuando la venta de las mercancías se realiza en condiciones FCA, y debe demostrar que cumplió con sus obligaciones en relación al comprador, mediante la presentación de un FCR.

Mediante la emisión del FIATA FCR, el transitario certifica que está en posesión de unas determinadas mercancías con las instrucciones irrevocables indicadas para el consignatario o para ponerlas a su disposición. Estas instrucciones únicamente pueden ser canceladas si el documento original FIATA FCR se entrega al transitario y siempre y cuando este último esté de acuerdo con ello.

Características del contrato

En la emisión del documento FIATA FCR hay que asegurarse de lo siguiente:

1. Que las mercancías parezcan estar en buenas condiciones.
2. Que los detalles especificados en el documento se correspondan claramente con las instrucciones recibidas.
3. Que las condiciones de los documentos de embarque no se contradigan con las obligaciones asumidas por el cargador de acuerdo del FIATA FCR.

Es recomendable que el transitario cubra su responsabilidad de acuerdo a los requerimientos del FIATA FCR.

La complejidad jurídica del transporte multimodal deriva de su condición de caso particular de transporte combinado, ya que bajo

un único contrato y responsabilidades de una sola empresa intervienen varios transportistas que emplean dos o más medios de transporte diferente.

El Convenio de Ginebra de 25 de mayo de 1980 es la única regulación global existente hasta el momento sobre transporte multimodal.

Guía aérea

Es un instrumento no negociable que sirve como recibo para el remitente y es emitida por la aerolínea o por el consolidador; también conocida como AirWay Bill. Indica que el transportista ha aceptado la mercadería contenida en la lista y que se compromete a transportar el envío al aeropuerto de destino, de acuerdo con el contexto anotado en el reverso del original de la guía.

Su origen se remonta al Convenio de Varsovia en donde se establece que la mercadería debe expedirse por una “carta de porte aérea”.

El transportista no podrá llevar a ninguna parte la consignación, hasta que haya recogido toda la carga y hasta que el exportador presente la AirWay Bill. Como se señala en el dorso del documento, los transportistas se toman el derecho de transportar la carga de cualquier manera de que dispongan. Esto significa que tienen la facultad de transferirla a otros transportistas, incluso por camión si creen que es para favor de todos.

Resumiendo, se puede decir que la guía aérea es el documento equivalente al conocimiento de embarque marítimo y la carta de aorte terrestre, pero utilizado en el transporte aéreo de mercadería, por la cual la empresa reconoce el hecho del embarque de

mercancías y expresa las condiciones del transporte convenido y que cumple diversas funciones:

1. Contrato de transporte.
2. Comprobante de recepción de las mercancías.
3. Lista de embarque, en la que se relacionan todos los documentos que acompañan el embarque y se anotan las instrucciones especiales del usuario.
4. Factura por el flete y los cargos cobrados.
5. Documento para los trámites de aduanas.
6. Certificación del despacho de las mercancías.

Depósitos fiscales y final

Las importaciones que arriben por vía marítima o por vía aérea, incluyen la permanencia de las mercaderías en el puerto de destino por el término de 60 días, con excepción del riesgo de incendio que finaliza a los 15 días. Estos períodos son contados desde la descarga del último bulto que ingresa a la Zona Primaria Aduanera.

El riesgo de incendio puede ampliarse a 60 días mediante recargo de prima. Si las mercaderías son resguardadas en depósitos cubiertos y cerrados, las ampliaciones pueden suscribirse cada 30 días con un máximo de 360. Cuando no cumplan la condición de resguardo y sean depositadas a la intemperie, se sigue la operativa anterior pero el plazo máximo se limita a 180 días.

Aquella mercadería que tiene destinación de importación de despacho directo forzoso, por ejemplo: los alimentos perecederos, y que por cualquier causa deben permanecer en depósito aduanero la ampliación es de 180 días para mercaderías en resguardo y 90 a la intemperie.

Cabe destacar que para la mercadería que esté a la intemperie la extensión es únicamente para el riesgo de incendio salvo que el asegurado tome medidas adicionales de seguridad como la protección de la misma y su vigilancia.

Similitudes y diferencias entre riesgos marítimos, aéreos y terrestres.

Debido a la naturaleza de los medios e inclusive en algunos casos a las mercaderías que se transportan, se encuentran diferencias y similitudes de los riesgos marítimos con los restantes. Esto se puede focalizar a través de tres variables: las coberturas, los riesgos típicos y la frecuencia siniestral.

Las coberturas

Las pólizas marítimas, contienen tres tipos de coberturas tanto para las tradicionales como para las nuevas formas. Las terrestres y aéreas, en cambio, son una cobertura básica y una serie de adicionales, aunque se da la opción de todo riesgo en aéreo.

Los riesgos

Si bien hay algunos que son compartidos, como el incendio y el robo, el transporte marítimo tiene la exclusividad de otros: avería gruesa, encallamiento, barrido de olas, descarga en puerto de refugio, etc.

Frecuencia siniestral

Por último, hay riesgos más proclives que ocurran en algunos medios de transporte que en otros, por ejemplo, el robo.

Riesgo Cubierto

Cobertura básica

Pérdida total y/o parcial de la mercadería a consecuencia de:

1. Caídas, colisión, falla del tren de aterrizaje.
2. Aterrizaje forzoso.
3. Incendio, rayo y explosión.

Adicionales

1. Robo, ratería, falta de entrega.
2. Guerra y huelga.

Cobertura contra todo riesgo

Ampara todos los riesgos provenientes de cualquier causa física externa, salvo las exclusiones y los daños que provengan como consecuencia de demora, vicio propio o pérdida de mercado.

Cabe destacar que el vuelo debe efectuarse por medio de una aeronave perteneciente a líneas aéreas regulares que entregan guías aéreas.

Cláusula de reparación y/o reemplazo - Maquinarias o equipos

Ya visto en transporte marítimo, establece sintéticamente que tanto la reparación y/o el reemplazo, contemplan una serie de gastos que en ningún caso debe exceder la suma asegurada.

Medida de la prestación

A prorrata.

Resolución 206/2018 S.S.N

Art.1º.-Apruébanse las “Pautas Mínimas a aplicar para las Condiciones Contractuales de los Seguros de Transporte Nacional de Mercaderías” que se agregan como ANEXO I (IF-2018-03766457-APN-GTYN#SSN) a la presente, que deberán ser observadas conforme al Sistema de Pautas Mínimas del Punto 23.3.del Reglamento General de la Actividad Aseguradora (t.o. Resolución SSN N° 38.708 de fecha 06 de noviembre de 2014 y sus modificatorias y complementarias).

Art. 2º.-Apruébanse las “Pautas Mínimas para la Nota Técnica de los Seguros de Transporte Nacional de Mercaderías” que se agregan como ANEXO II (IF-2018-03767164-APN-GTYN#SSN) a la presente, que deberán ser observadas conforme al Sistema de Pautas Mínimas del Punto 23.3.del Reglamento General de la Actividad Aseguradora (t.o. Resolución SSN N° 38.708 de fecha 06 de Noviembre de 2014 y sus modificatorias y complementarias).

Art. 3º.- Las presentaciones conforme al Sistema de Pautas Mínimas, además de lo dispuesto en los puntos 23.3.1 y 23.3.2.del Reglamento General de la Actividad Aseguradora (t.o. Resolución SSN N° 38.708 de fecha 06 de noviembre de 2014 y sus modificatorias y complementarias), deberán constar de los siguientes elementos: Solicitudes del Seguro; Denuncia de Siniestro; Condiciones Particulares; Certificado de Incorporación Individual (en caso de tratarse de Pólizas Colectivas) y Nota Técnica.

Art. 4º.- No resultarán de aplicación las Pautas Mínimas obrantes en esta Resolución para Transporte Internacional de Mercaderías.

Art. 5º.- Al efectuar el depósito del plan de cobertura, conforme al Sistema de Pautas Mínimas, caducará de manera automática todo plan que tuviere autorizado respecto del mismo producto/plan. A tal efecto, la entidad aseguradora informará en su presentación el/los plan/es que será/n sustituido/s mediante ese depósito.

Art. 6º.- La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 7º.- Regístrese, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese

ANEXO I - Pautas Mínimas a aplicar para las Condiciones Contractuales de los Seguros de Transporte Nacional de Mercaderías

Condiciones Generales Comunes:

1. Preeminencia normativa

Se tendrá como preeminencia normativa el siguiente orden de prelación:

- a. Normas de orden público de las leyes N° 17.418 y N° 20.091, y en el caso de corresponder, de las leyes N° 17.285 y N° 20.094;
- b. Condiciones particulares;
- c. Cláusulas adicionales;
- d. Condiciones generales específicas;
- e. Condiciones generales comunes.

1. Definiciones contractuales

La póliza hará referencia invariablemente a los siguientes puntos. En los casos de las normas de orden público de la Ley N° 17.418, se deberán reproducir con precisión los mecanismos de funcionamiento de las mismas:

- a. Reticencia;
- b. Vigencia de la póliza;
- c. Suma asegurada;
- d. Prima y premio;
- e. Plazo para el pago del premio. Consecuencias de la falta de pago oportuno;
- f. Pluralidad de seguros;
- g. Agravación del riesgo;
- h. Denuncia del siniestro;
- i. Pago de la indemnización;
- j. Rescisión unilateral;
- k. Caducidad por incumplimiento de obligaciones y cargas;
- l. Obligación de salvamento;
- m. Valuación por peritos;
- n. Prescripción;
- o. Jurisdicción;
- p. Domicilio.

Cobertura

Las condiciones contractuales deberán estar agrupadas por tipo de cobertura. En todos los casos, se deberá especificar con precisión el comienzo y fin de la cobertura, teniendo en cuenta si la cobertura la contrata el dueño de la mercadería, o si la contrata el transportista.

Condiciones generales:

Cobertura

Cobertura básica para el transporte terrestre: deberá indicarse que el asegurador indemnizará las pérdidas y averías que sufran los bienes transportados por causa de:

- a. choque, vuelco, desbarrancamiento o descarrilamiento del vehículo transportador;
- b. derrumbe, caída de árboles o postes, incendio, explosión, rayo, huracán, ciclón, tornado, inundación, aluvión o alud.

En la cobertura de "choque", podrá indicarse que se exceptúa de tal concepto el contacto con el camino y/o la superficie de la tierra, cordones, rieles y durmientes de ferrocarril y el contacto con cualquier otro objeto inmueble mientras el vehículo maniobre a los efectos de cargar y descargar y en las operaciones de acoplamiento y enganche o el contacto de cualquier bien transportado con cualquier otro objeto transportado o no, salvo como consecuencia de un choque del vehículo transportador.

Cobertura básica para el transporte aéreo

Deberá indicarse que el asegurador indemnizará las pérdidas y averías que sufran los bienes transportados por causa de:

- a. accidentes del avión transportador;

b. incendio, explosión o rayo.

Cobertura básica para el transporte por agua

Deberá indicarse que el asegurador indemnizará las pérdidas y averías que sufran los bienes transportados por causa de:

a. choque, naufragio o varamiento de la embarcación transportadora;

b. incendio, explosión o rayo;

c. caída al agua del vehículo transportador durante su entrada, salida o permanencia en balsas o ferro-barcos;

d. caída al agua de uno o más bultos al ser cargados o descargados;

e. contribuciones a las averías comunes que resultaren legalmente impuestas a los bienes alcanzados por la cobertura y siempre que el peligro que origine el acto de avería común sea consecuencia de un riesgo cubierto, las cuales serán indemnizadas a prorrata, directamente por el asegurador, sin esperar el cierre del ajuste pertinente, sin perjuicio de la acción subrogatoria que a este le corresponda.

Interrupción del Transporte: en todos los casos se deberá prever que cuando en el curso ordinario del transporte se produzca una interrupción por circunstancias fuera de control del asegurado o del transportista, se mantendrá la cobertura durante cada interrupción, siempre que ésta no exceda de cinco días corridos contados desde que se inició. No obstante, el asegurador indemnizará el daño producido después de ese plazo si la prolongación del viaje o del transporte, obedece a un siniestro cubierto por la póliza.

Condiciones generales específicas:

Se indicará también si se cubren otras causales de pérdidas (por ejemplo: robo, hurto, defraudación, falta de entrega, desaparición, averías, etc.).

Cuando se trate de cobertura de delitos previstos en el Código Penal, los mismos deberán ser definidos conforme su acepción en el mismo. Por cláusula adicional no se podrá limitar coberturas de Condiciones generales o Condiciones generales específicas.

En los casos en que el dueño de la mercadería realiza el transporte con un medio propio, no se pueden ofrecer las coberturas de "falta de entrega, desaparición y riesgos similares".

Para el caso de coberturas basadas en declaraciones de viajes, ante el incumplimiento del asegurado de enviar al asegurador las declaraciones correspondientes, la indemnización podrá ser reducida en un DIEZ POR CIENTO (10 %) por cada mes o fracción de mora hasta un máximo de CINCUENTA POR CIENTO (50 %).

Exclusiones de cobertura

- Conforme lo establecido en el Reglamento General de la Actividad Aseguradora, las exclusiones de cobertura y los bienes excluidos por la mismas, deberán encontrarse detallados en el ANEXO I de la póliza, como así también dentro de las condiciones contractuales.
- Salvo para el caso de acaecimiento del siniestro por hechos de guerra civil o internacional, guerrilla, rebelión, sedición o motín y terrorismo, queda prohibida la inversión de la carga de la prueba a favor de la Aseguradora.
- No podrán establecerse como exclusiones de cobertura las cargas que se impongan al asegurado conforme a la política de suscripción del asegurador, las que deberán figurar bajo el título de "Cargas al Asegurado (art. 36- Ley N° 17.418)"
- Las exclusiones deben guardar relación con el riesgo cubierto.

Condiciones particulares

- Las cargas que se imponen al asegurado y/o tomador en las Condiciones Contractuales deberán ser incorporadas como advertencia en forma clara y destacada, en las Condiciones Particulares.
- Cuando las disposiciones de la póliza se aparten de las normas legales derogables, en un todo de acuerdo a lo expuesto en el Art. 158 de la Ley N° 17.418, no podrán formar parte de las Condiciones Generales, y deberán incluirse en las Condiciones Particulares del plan.
- A fin de cumplimentar lo estipulado en el inciso l) del punto 25.1.1.1. del Reglamento General de la Actividad Aseguradora, deberá consignarse la siguiente leyenda: "Esta póliza ha sido aprobada por la Superintendencia de Seguros de la Nación por Resolución de Pautas Mínimas para el Seguro de Transporte Nacional de Mercaderías N° / N° de Expediente Electrónico (informar el acto administrativo/ número de Expediente Electrónico)".
- Medidas de seguridad: podrán pactarse cláusulas de medidas de seguridad o exigencias de seguimiento de los medios transportadores a cumplimentar por los asegurados, estableciéndose específicamente su naturaleza, el modo de cumplimentarlas y las consecuencias jurídicas de su incumplimiento. La existencia de estas medidas y exigencias (no necesariamente su desarrollo) y su ubicación en el texto contractual, serán indicadas en el frente de póliza.

Medida de la prestación

Deberá establecerse la medida de la prestación de la cobertura otorgada. No podrán incluirse cláusulas contractuales referidas a la

limitación del monto de la indemnización en función de la cantidad de siniestros denunciados durante la vigencia del seguro.

Franquicias o descubiertos:

Podrán establecerse descubiertos obligatorios en montos, por porcentajes de suma asegurada, porcentajes sobre el monto de la indemnización o combinados. Los porcentajes máximos a aplicar deberán figurar en el texto de las condiciones contractuales y los porcentajes en cuestión deberán figurar en las Condiciones Particulares.

Las franquicias a aplicar deberán resultar razonables conforme el riesgo cubierto.

Cláusula de interpretación:

En lo que se refiere a la cláusula de interpretación de hechos de guerra, guerra civil, guerrilla, rebelión, insurrección o revolución, conmoción civil, terrorismo, sedición o motín, huelga o lockout y tumulto popular, deberá quedar expresamente convenido sus respectivas definiciones y equivalencias que se consignent, siempre y cuando resulten razonablemente aplicables las exclusiones a definir en las Condiciones Técnico Contractuales a autorizar.

Solicitud del Seguro

En el formulario de solicitud del seguro se deberá requerir información al asegurado respecto al estado del riesgo, particularmente con relación a las medidas mínimas de seguridad necesarias para contar con la cobertura.

En caso de que la entidad aseguradora condicione la cobertura en cuestión a que la unidad transportadora cuente con un equipo de rastreo satelital, el mismo deberá ser declarado y descripto por el asegurado al completar la solicitud de seguro, y la aseguradora analizará si dicho equipo cumple con sus requerimientos para

brindar el seguro, por cuanto no se pueden incluir cláusulas contractuales en las que se describan las características y especificaciones técnicas del equipo satelital requerido.

ANEXO II - Pautas mínimas para la nota técnica de los seguros de transporte nacional de mercaderías.

La nota técnica deberá especificar lo siguiente:

- a) Características del producto: ramo, coberturas, modalidad de contratación, entre otras cuestiones que definan e identifiquen al producto.
- b) Riesgos cubiertos: cobertura básica, coberturas específicas, coberturas adicionales, sumas aseguradas, franquicias, deducibles, sublímites.
- c) Premio: variables para la determinación del premio - prima pura, gastos, tasas, impuestos, sellados. Los datos numéricos correspondientes no serán requeridos.
- d) Gastos: definición individual de cada uno de ellos - gastos de producción (adquisición) y de explotación (administración). Cada uno de ellos no podrá superar el 30% de la prima de tarifa y la suma de ambos el 50% de la misma.
- e) La Política de Suscripción y Retención de Riesgos contemplada en el punto 24.1. del Reglamento General de la Actividad Aseguradora.
- f) Reservas: definición en función a lo establecido en el Reglamento General de la Actividad Aseguradora.

Conclusiones de la unidad

Se han desarrollado en esta unidad los diferentes tipos de póliza de transporte, según las necesidades de los propios clientes, sus cláusulas adicionales de cobertura, coberturas básicas y exclusiones.

Bibliografía

1. Superintendencia de Seguros de la Nación, Condiciones Contractuales del Seguro de Transporte.
2. Radovich Jorge, *Curso de Seguros de Comercio Exterior*, Ad Hoc, 1999.
3. Fernández Dirube Ariel, *Introducción al Seguro*, Publiseg, 2004.
4. Castro Jorge M. y Cusano Damián E. *Curso de formación profesional aseguradora*. Mundo del Seguro S.A. Buenos Aires. 1997.
5. Meilij Gustavo Raúl y Barbato Nicolás Héctor. *Tratado de Derecho de Seguros*. Zeus Editora. Rosario. Santa Fe. 1975.
6. Fundación MAPFRE. *Manual de introducción al seguro. Instituto de Ciencias del Seguro*. España. 1990.
7. Zunino, Jorge Osvaldo. *Régimen de Seguros Ley 17418*.
8. Separata ERREPAR. Ley 17418 Seguros. Cuadros sinópticos. ERREPAR S.A. Buenos Aires. 2012.
9. Raúl Edgar Giménez. *Compendio de Normas del Derecho Marítimo, Aeronáutico y Terrestre relativas al Transporte*. Visión Jurídica Ediciones. La imprenta Ya. Buenos Aires. 2018.