



SEGURO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

GUÍA PRÁCTICA

FIATCMA
SEGUROS

**SEGURO DE
TRANSPORTE
DE MERCANCÍAS**

GUÍA PRÁCTICA

FIATCMV
S E G U R O S



Un poco de historia

Pág. 08



Términos usuales de interés

Pág. 12

SEGURO DE TRANSPORTES

Índice



Palabras y conceptos ingleses

Pág. 53



Incoterms 2020

Pág. 58



Transporte y seguro

Pág. 66



Límites de responsabilidad del transportista

Pág. 80



Medidas y normas en caso de siniestro

Pág. 82

SEGURO DE
TRANSPORTES

Prólogo



José Núñez

Country manager España y Portugal
Apoderado General para España

Lloyd's Insurance Company SA
Sucursal en España

Corrían los noventa cuando compaginaba mis estudios de universidad con mis primeros pasos en el mundo asegurador incorporándome a una aseguradora británica con sede central en Barcelona. Recuerdo que el primer día que llegué a mi nuevo puesto de trabajo en el departamento de transportes, mi responsable me puso encima de la mesa tres ejemplares de prensa; un periódico nacional, otro especializado en económica y un ejemplar del Lloyd's List. ¿Y entonces pregunté? ¿Cómo me voy a poner a leer la prensa en horario laboral? Su respuesta fue tajante: "El suscriptor de transportes es el único que tiene esa licencia durante dicho horario ya que precisa saber de forma actualizada la situación política, económica y cualquier dato como estados de los barcos, información sobre piratería y lo relativo a la climatología. Todo ello en aras de aplicar las tasas correctas a los riesgos a asegurar".

Desde ese momento mi interés por explorar sobre este ramo no cesó teniendo presente que la esencia de este se basa en la recopilación de datos, datos y más datos que nos ayudaran a obtener la formula actuarial de donde nace la prima de seguro.

Esta fórmula no sería la base de los comienzos de la actividad aseguradora, dado que según se nos cuenta, y si hacemos un rápido viaje a través de la historia de nuestro sector, el seguro se remontaría al mundo antiguo con las primeras actividades registradas por comerciantes babilónicos y chinos. Ya

por aquel entonces, en las expediciones se limitaban las pérdidas de bienes dividiendo los artículos entre varios barcos que debían surcar aguas comprometidas. Era un método en el que el comerciante que recibía un préstamo abonaría a su acreedor un importe adicional a cambio de obtener una garantía de que el préstamo sería cancelado si el envío era robado y/o extraviado.

Con los romanos aparecieron asociaciones de grupos pudientes que dotaban de funeral a cambio de unos denarios (moneda romana). Los patricios obligaban al senado a asegurarles, por una cantidad determinada, los cargamentos que enviaban a la península ibérica con motivo de la Segunda Guerra Púnica contra los cartagineses, llevando una especie de control al uso, por el que la cantidad a asegurar iba fluctuando con relación al resultado de los envíos. Recordemos: datos, información.

En la Edad Media, surgen las Guildas (antesala de las mutuas), artesanos y comerciantes en defensa mutua de cualquier quebranto patrimonial.

En 1347 se formalizará el primer contrato marítimo que aseguraba el buque Santa Clara, que realizaba el viaje de Génova a Mallorca. Tres siglos más tarde, en Tower Street, el corazón financiero de Londres, en un local propiedad de Edward Lloyd's donde se servía café y que era frecuentado por mercaderes, armadores para negociar fletes

y contratar seguros que asumían a título personal y que más tarde daría lugar a la formación de los Names (miembros) será la antesala de los sindicatos y por ende de lo que hoy es el mercado de seguros Lloyd's .

En el Café de Lloyd's se confeccionaban unas listas de carácter diario, para tener un control de todos los barcos que partían y llegaban a puerto. Estas listas evolucionaron de tal forma que serían guías ejemplares y que llegaron a mi mesa el primer día de mi trabajo, era la Lloyd's List .

La guía que presenta FIATC es una herramienta muy valiosa y que ayudará a todas las partes intervinientes en nuestra cadena: cliente /asegurado, corredor, mediador, agente, suscriptor, otros profesionales inherentes a nuestra actividad y parte imprescindible como comisario de averías/perito, profesionales de la abogacía, etc. a entender mejor el significado de los conceptos inherentes al seguro de transporte, un seguro que como hemos repasado anteriormente a través de la historia, el tener una información concisa, actualizada y certera será vital para la buena gestión del riesgo y dotar al beneficiario del mismo de la protección hecha a su medida. FIATC una vez más se focaliza en facilitar la comprensión de los términos para que un seguro tan complejo como el de Transportes, se traduzca en una solución aseguradora al alcance de todos.

SEGURO DE TRANSPORTES



Presentación

Vivimos en un mundo cada vez más pequeño y mejor comunicado, en el que la lógica del consumo se está invirtiendo, con productos que van a casa de los consumidores en lugar de ser estos los que van a comprar.

Este panorama de grandes oportunidades y retos, especialmente en el ámbito de la sostenibilidad y la protección del medio ambiente, refuerza el transporte de mercancías como un sector estratégico global.

Por su parte, el seguro de transportes ha sabido evolucionar desde sus orígenes como uno de los primeros seguros de la historia, dando respuesta a un sector con necesidades complejas y diversas por los distintos medios de transporte y las múltiples situaciones, agentes y fórmulas que puede contemplar.

En FIATC mantenemos un vínculo muy especial con este ramo, con el que iniciamos nuestra actividad, ya que el transporte de mercancías se encuentra en el ADN de nuestra entidad como Mutua de la Federación Industrial del Auto Transporte de Catalunya.

Por todo ello, y porque creemos que algo tan complejo y al mismo tiempo tan importante para las personas como el seguro requiere pedagogía y divulgación, les presento esta Guía del Seguro de Transporte de Mercancías. Espero que sea de su interés.

Joan Castells Trius
Presidente Ejecutivo

SEGURO DE TRANSPORTES

Un poco de historia

El transporte de mercancías siempre ha ido asociado a la idea de riesgo. Y donde hay riesgo, tiene que haber seguro. Ya en la antigua Babilonia, los comerciantes deseaban proteger sus mercancías de los piratas en las travesías. El Talmud, la antigua ley hebrea, y el Código de Hammurabi mencionan prácticas de protección de mercancías durante el transporte, y en el 215 a.C. el romano Tito Livio ya menciona mecanismos para asegurar envíos marítimos a la Península Ibérica. Pero que sea la primera forma de seguro establecida no quiere decir que Transportes no sea un producto de futuro.



Empezó como un préstamo y se consolidó en la Taberna Lloyd's

El principal antecedente, no solo del seguro de transporte, sino del contrato de seguro es el “préstamo a la gruesa”, que consistía en que el prestamista ofrecía una suma al naviero para financiar su expedición, suma que era devuelta por este, además del premio acordado (intereses), si se producía “feliz arribo a puerto”. En cambio, en caso de siniestro que impidiera la llegada a puerto del elemento asegurado (buque, mercancía o ambos), el prestamista dejaba de percibir el importe prestado, de forma total si se trataba de una pérdida total, o parcial si se recuperaban



01

elementos del naufragio. El primer contrato de seguro del que se tiene conocimiento es un seguro marítimo redactado en Génova en 1347 con el nombre de "polizza". Casi un siglo más tarde, en 1435, se promulgan las Ordenanzas de Barcelona, un documento que establecía unas reglas objetivas para la práctica del seguro marítimo y que limitó la cobertura de los seguros a tres cuartas partes del valor de la carga. Se trata de la primera ley que se conoce sobre el seguro.



Pero si hay un momento y un lugar significativos en la historia del seguro de transporte, ese es en el Londres de finales del s.XVII, cuando se funda la Lloyd's Coffee House, una taberna en la que comerciantes, capitanes de barco y todo aquel relacionado con el transporte marítimo podía hacer negocios y recibir

noticias sobre las expediciones. En la taberna Lloyd's, con el seguro de transporte como protagonista, tiene su origen el prestigioso mercado asegurador de Londres.

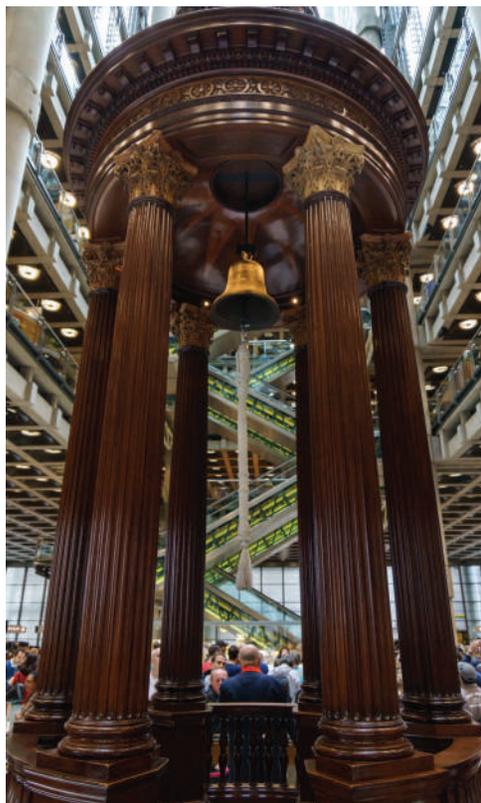




La campana del Lutine

En 1799, Lloyd's tuvo una de sus más importantes pérdidas. El barco Francés Lutine, cargado de oro y plata, se hundió frente a la costa holandesa. Solo hubo un superviviente entre sus 240 tripulantes y pasajeros, y se perdió toda su valiosa carga.

Años más tarde, se recuperó parte de la carga y la campana del barco, que actualmente luce en la sede de la aseguradora. Tradicionalmente, la campana se hacía sonar para anunciar noticias sobre un barco asegurado: una vez si las noticias eran malas, dos veces si eran buenas. Ahora solo suena en ocasiones especiales.



© User :Colin/ WikimediaCommons/ CCBY-SA4.0

SEGURO DE TRANSPORTES

Términos usuales de interés



02

12

FIATCM
SEGUROS

Abandono.

Derecho que tiene el asegurado para exigir al asegurador, en determinados casos, el pago de la pérdida total de la mercancía.

Se puede ejercer abandono en los siguientes casos:

- El naufragio.
- La pérdida total de las cosas aseguradas, entendiéndose por tal la que disminuya en tres cuartas partes el valor asegurado.
- Ausencia de noticia sobre el buque durante el plazo de un año en los viajes ordinarios (costa de Europa, Asia y África por el Mediterráneo) y de dos en los viajes largos.

Abordaje.

Colisión entre dos o más buques.

Accesorios.

Objetos que no forman parte integral de un artículo principal, ni son esenciales para su funcionamiento normal, pero que se utilizan con dicho artículo. Por ejemplo, la funda de una cámara fotográfica.

Accidente de mar.

Accidente que acontece a consecuencia del manejo y navegación del buque, en puerto o en el mar, de su maquinaria y de la realización de

servicios, tanto a flote como a dique seco.

Accidente fortuito.

Accidente, pérdida o daño que no puede considerarse inevitable.

Acompañante de la carga.

Persona que viaja con el propósito específico de supervisar mercancías que requieren una atención especial.

Acta de reconocimiento.

Certificación oficial del servicio competente de ferrocarriles, o de la compañía aérea, levantada a instancia del destinatario, antes de hacerse cargo de la mercancía, especificando los artículos que faltan o están dañados.

Acuerdo de París.

Acuerdo sobre derechos comerciales de servicios aéreos no regulares europeos. Entró en vigor en el año 1956 y su ámbito de aplicación es estrictamente europeo, referido a los países miembros de la Comisión Europea de Aviación Civil.

Acuerdo interlínea.

Acuerdo entre dos o más compañías aéreas para facilitar el intercambio de tráfico entre sus rutas.

Acuerdo Pool.

Acuerdo entre dos o más compañías aéreas para la explotación de una misma línea o conjunto de líneas, que comprende la distribución de los ingresos obtenidos por dicha explotación.

Aduana.

Puntos habilitados para la entrada, salida o tránsito de bienes en un país, donde se despachan y, en su caso, se establecen o recaudan los derechos o impuestos correspondientes.

Aeropuerto aduanero.

Aeropuerto que posee un servicio de aduanas para la carga y por lo tanto posibilita el despacho de importación y exportación de todos los embarques que proceden o van al extranjero, el pago de derechos si corresponde y el cumplimiento de las normas legales establecidas en el país.

Agentes de aduana.

Persona física o jurídica que, por mandato o comisión, interviene en el despacho de los géneros o mercancías que han de pasar una aduana.

Aguas marítimas.

Conjunto de aguas que circundan los continentes.

Se clasifican en:

- Libres: No sometidas a la jurisdicción de ningún estado.
- Adyacentes: Son las que, hasta una distancia determinada (según las Convenciones Internacionales), bañan las costas de un Estado, el cual tiene sobre ellas determinadas facultades y competencias de dominio y jurisdicción.

Alimentador.

En un contexto intermodal se refiere a cualquier vehículo de recogida o entrega de carga.

Almacén.

Lugar donde se reciben y depositan las mercancías.



Almacén a almacén, cláusula de.

Aquella en virtud de la cual las mercancías están garantizadas desde que abandonan el almacén señalado en póliza, durante el curso normal de su transporte, y hasta que son entregadas en el almacén del puerto de destino especificado en póliza.

Almacenaje.

Depósito de las mercancías en terminales de carga o en almacenes.

Almacenaje en muelle, cláusula de.

Aquella en virtud de la cual las mercancías están garantizadas, después de su descarga en muelle, mientras permanecen en este en espera del siguiente transporte hasta el punto de destino.

Almacén fiscal.

Almacén bajo control de la aduana en donde se depositan las mercancías por un tiempo indefinido, estando sujetas al pago de los impuestos de importación correspondientes. Dependiendo de las regulaciones de la aduana local, las mercancías

pueden ser desembaladas, embaladas, reetiquetadas, probadas, limpiadas e, incluso en algunos países, ensambladas.

Alta mar.

Parte de los océanos y mares que no son aguas territoriales y, por lo tanto, están fuera de la jurisdicción de cualquier Estado.

Alzamiento.

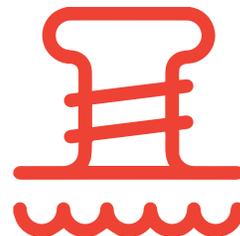
Actuación de un grupo de personas destinado a situarse por encima del orden constituido, con idea de dominarlo o modificarlo. En este sentido se habla de alzamiento militar cuando es ejecutado por tropas regulares.

All-Risk.

Expresión inglesa que significa a todo riesgo.

Amarra.

Cuerda o cable con que se asegura una embarcación en el puerto o lugar donde se da fondo, ya sea con el ancla o sujeta a la tierra.



Ampliación de coberturas.

Aumento de los capitales o de las garantías prestadas por una póliza.

Anclaje.

Acto de anclar el buque. También reciben este nombre los derechos o tasas que deben satisfacer los buques por la posibilidad de fondear en un puerto de mar.

Ánimo de lucro.

Voluntad de obtener beneficio, provecho. Ventaja o utilidad.

Apiladora de almacén.

Vehículo utilizado para el almacenamiento de paquetes en las estanterías altas de los terminales de carga.

Aplicación a póliza.

Documento que emite el asegurador, como consecuencia de un aviso de seguro correspondiente a la póliza flotante.

Apresamiento.

Término del Derecho Internacional Público, con especial importancia en el Derecho Marítimo, que designa el acto de apoderarse de un buque por la fuerza.

Apropiación indebida.

La apropiación indebida es un delito contra el patrimonio, consistente en el apoderamiento de bienes ajenos, con intención de lucrarse cuando esos bienes se encontraban en su posesión. La apropiación indebida se diferencia del robo y del hurto por la forma en la que el que comete el delito entra a tomar posesión de los bienes. La posesión es en un principio suya, de forma completamente legal (lo tiene en depósito o es el administrador), pero sustrae la cosa ilegalmente con posterioridad, y aprovechándose de la situación jurídica existente.

Arboladura.

Conjunto de palos destinados a suspender las velas.

Área de puerto.

Zona en la que ejercen su jurisdicción las autoridades del puerto.

Armador.

Sinónimo de naviero. Propietario de un barco.

Armar.

Confeccionar un elemento unitario de carga, es decir, cargarlo y prepararlo adecuadamente para su transporte por avión.

Arribada.

Llegada del barco a puerto.

Asonada.

Reunión ruidosa y agitada de un grupo de personas que, de modo tumultuario y guiados normalmente por motivos políticos, intentan provocar el desorden y desconcierto públicos.

ATA.

Documento aduanero internacional que sirve para el despacho de mercancías en régimen de admisión temporal en las adunas que lo acepten, sin pago o depósito de derechos ni presentación de garantías.

Autoridad aeroportuaria.

Organismo responsable de promover el adecuado desarrollo de la actividad de carga aérea en los aeropuertos, tanto en el aspecto de infraestructuras y servicios, como en los procedimientos de operación y coordinación de los diferentes participantes del sector.

Aventura.

Período durante el cual el objeto en cuestión está expuesto a riesgos tanto si estos últimos están asegurados como si no lo estuviesen.

Average bond u obligación de resarcimiento.

Es el documento que firma el receptor o el consignatario de la carga, en caso de producirse avería gruesa, comprometiéndose a pagar, una vez que se haya efectuado la liquidación de dicha avería, la contribución que le corresponda, aunque su mercancía no haya sido afectada directamente por la avería.

Avería.

Es la denominación de siniestro en el ramo de transportes. Daños que

recibe la mercancía. Si es un accidente inesperado se denomina "avería simple o particular" y si es ocasionado deliberadamente para salvar el buque o la carga "avería gruesa", "común" o "general".

Avería común.

Sinónimo de avería gruesa.

Avería general.

Sinónimo de avería gruesa.

Avería gruesa.

Daño producido intencionadamente en un buque o en las mercancías que transporta para evitar otras mayores en el propio buque o en su carga. Su cuantía se distribuye proporcionalmente entre las partes beneficiadas de esa conducta (dueño del buque, propietario de las mercancías, fletador, etc.).

Avería particular.

Daño producido accidentalmente en un buque o en su carga. Su cuantía, al contrario de lo que sucede en la avería gruesa, sólo afecta al propietario de los bienes dañados.

Avería simple.

Sinónimo de avería particular.

Aviso de seguro.

Documento en el que se especifican las características de una expedición y que remite el tomador del seguro al asegurador para confeccionar la aplicación a la póliza flotante.

Avión carguero.

Aeronave utilizada exclusivamente para el transporte de carga y correo.

Avión convertible.

Aeronave que puede pasar de una configuración todo pasajeros a otra todo carga o viceversa, o a varias configuraciones de pasajeros y carga, después de una rápida transformación (unos 20 minutos).

Bandera.

Nacionalidad a la que pertenecen los buques mercantes que la ostentan.

Bandera de conveniencia.

Nombre que se da al pabellón bajo el que navega un buque, y que corresponde a un país que aplica (respecto a la navegación) normas menos rigurosas que las normalmente exigibles al objeto de atraer unidades a sus registros.

Baratería del capitán.

Culpa del capitán o tripulantes que produce como consecuencia averías en las mercancías o en el casco.

Beneficio esperado.

Porcentaje que gira alrededor de un 10% que se carga en el valor asegurado sobre el precio de la mercancía.

Bill of lading.

Conocimiento de embarque. Documento de transporte. Contiene toda la información que el transportista necesita para llevar a cabo el movimiento de la carga. En él quedan reflejados los términos del contrato y hace las veces de recibo por la mercancía que el cargador entrega al transportista.

Bodega.

Espacio interior de los buques, desde la cubierta inferior hasta la quilla. Espacio para almacenar carga en la aeronave que se localiza en la parte inferior del fuselaje.

Boletín de garantía.

Documento que exonera de responsabilidad al transportista por las averías que se produzcan durante el transporte.

En caso de asegurar al propietario de la mercancía, el Asegurador no responderá en ningún caso de las averías que se produzcan cuando se haya firmado dicho boletín de garantía por el remitente o persona que le represente.

Boleto de embarque.

En Iberoamérica es sinónimo de conocimiento de embarque.

Borda.

Parte superior del costado de un buque.

Bordo(a).

Interior de una embarcación o aeronave.

Botadura.

Acto de echar al agua un buque.

Bulto.

Mercancías que constituyen unidades para su transporte o bien las que se integran en cantidades manipulables como unidad. Deben ser adecuadas para los productos que contienen y cumplir las limitaciones de peso y dimensiones requeridas.

Buque.

Palabra utilizada para designar cualquier embarcación, excepto aquellas que son movidas a remo.

Cabotaje.

Transporte entre dos puntos de un mismo país.

Calado.

Profundidad de agua necesaria para que un buque se mantenga a flote.

Cámara de comercio.

Asociación de comerciantes, industriales, transportistas, banqueros y aseguradores que ha alcanzado una gran importancia por su cualidad altamente representativa e integradora de los dos grandes sectores económicos: productores y consumidores.

Cambio de ruta.

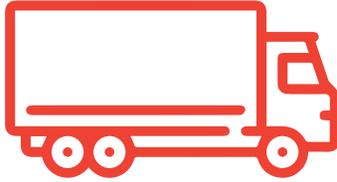
Desviación respecto a la ruta original de un medio, objeto de un contrato de transporte.

Cambio de viaje, cláusula de.

Aquella en virtud de la cual y mediante el pago de la correspondiente sobreprima, se mantienen las garantías de la mercancía en caso de cambio de viaje o de error en la descripción de la misma.

Camión.

Automóvil destinado al transporte de mercancías.



Cargador.

El que entrega las mercancías al porteador para su transporte. Puede ser el dueño o no de la mercancía.

Camión aéreo.

Camiones que viajan por superficie con carga bajo un conocimiento aéreo como documento de transporte y, por lo tanto, amparados por la legislación aérea. Tienen un número de vuelo asignado con el que enlazan en el aeropuerto hub o de conexión y se publican en los sistemas de reserva, ofreciendo destinos adicionales con la misma regularidad y garantías que los servicios totalmente con avión.

La razón por la que se está incrementando el uso es por aprovechar la economía de costes del transporte por camión combinada con las ventajas jurídicas, comerciales y aduaneras del contrato de transportes aéreo.

Capitán.

Persona que manda en un buque mercante.

Carga especial.

Mercancías que debido a su naturaleza obligan a tomar precauciones especiales durante los procesos de almacenamiento, transporte y carga y/o descarga.

Carretilla elevadora.

Vehículo utilizado en los terminales de carga para el manejo y almacenamiento de la carga mediante dos horquillas elevadoras frontales o laterales que enganchan las paletas.

Carta de crédito.

Documento que autoriza el pago de una cantidad convenida a la persona designada en el mismo.

Carta de porte.

Documento que justifica, en el transporte por camión, el embarque de las mercancías.

Carta de porte aéreo.

Ver conocimiento aéreo (pág. 25).

Carta de reclamación o factura.

Documento que expide el propietario de la mercancía (haciendo responsable al transportista) detallando el importe de los daños acaecidos en la mercancía asegurada durante su transporte.

Casco.

Estructura del buque sin inclusión de máquinas, arboladuras y otros pertrechos.

Caso fortuito.

Acontecimiento inesperado, violento, imprevisto, que no depende de la voluntad humana e inevitable por los medios normales al alcance.

Centro de carga.

Conjunto de instalaciones destinadas a la carga aérea en los aeropuertos, tales como terminales, almacenes,

oficinas, aéreas de carga, descarga y maniobra de camiones, instalaciones para mercancías especiales, terminales Courier, etc.

Certificado de averías.

Documento emitido por el Comisario de Averías dando fe de las averías acaecidas y sus causas, sin prejuzgar la aceptación de la reclamación por parte del Asegurador.

Certificado de navegabilidad.

Documento que emite una sociedad clasificadora de buques indicando que, tras las reparaciones efectuadas en una embarcación, esta se encuentra en correctas condiciones para la navegación.

Certificado de origen.

Documento emitido generalmente por una entidad gubernamental para certificar que el producto a que se refiere es de origen indicado con el fin de proteger la industria de un país y aplicar las tasas adecuadas.

Certificado de seguro.

Es el documento que certifica que una determinada mercancía ha sido asegurada. Se utiliza sobre todo en pólizas flotantes y regularizables para probar el seguro de un transporte individual.

CFR.

Inconterm. "Cost and freight" = "Coste y flete", (puerto de destino convenido). Significa que el vendedor ha de pagar los gastos y flete necesarios para hacer llegar la mercancía al puerto de destino convenido. No obstante, el riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier gasto adicional, se transfiere al comprador cuando la mercancía traspasa la borda del buque en el puerto de embarque.

Chasis.

Armazón o caja de un vehículo.

CIF.

Incoterm. "Cost, insurance and freight" = "Coste, seguro y flete", (puerto de destino convenido). El vendedor ha de pagar los gastos y el flete necesarios para hacer llegar la mercancía al

puerto de destino convenido, además de contratar el seguro.

CIP.

Incoterm. "Carriage and insurance paid to" = "Transporte y seguro pagados hasta", (lugar de destino convenido). El vendedor paga el flete hasta el destino convenido, además debe contratar el seguro.

Clasificación comercial de la mercancía.

Ver incoterms (pág. 37).

Clasificación del buque.

Normas elaboradas por el Comité Mancomunado de Mercancías a fin de posibilitar la aplicación de diferentes primas o sobreprimas, según la clasificación que merezca el buque, por sus características, de acuerdo con el baremo del Comité y los datos del Registro de Buques.

Clavo a clavo.

Término que sirve para concretar en qué momento empieza y acaba la cobertura de la póliza. Se utiliza

exclusivamente para asegurar cuadros que se exponen en galerías y/o exposiciones, garantizándose la manipulación del cuadro durante su embalaje y desembalaje, los viajes de ida y vuelta, y la estancia a las condiciones estipuladas en póliza.

C. M. R.

“International carriage of goods by road”, que significa: transporte internacional de mercancías por carretera.

Coberturas complementarias.

Son coberturas opcionales que se pueden añadir a las coberturas básicas de la póliza, por ejemplo: mojaduras, carga y/o descarga, etc.

Colisión.

Choque de un buque con un objeto fijo o flotante distinto del buque, como por ejemplo, un muelle.

Comandante de aeronave.

Jefe técnico de la aeronave. Representa los intereses de la empresa propietaria o concesionaria

del servicio, representa al Estado y es la máxima autoridad durante el viaje.

Combustión espontánea.

Es la combustión que se inicia sin fuente de ignición exterior.

Comercio.

Actividad económica consistente en la compra de bienes o servicios para volver a venderlos (transformación o no previamente) a cambio de un precio.

Comercio exterior.

El que se realiza con países extranjeros.

Comisario de averías.

Quien en representación del Asegurador da fe de las averías acaecidas, sus causas, posibles anomalías existentes y la extensión del daño. Hace las funciones de Perito.

Comité Mancomunado de Mercancías.

Organismo del Instituto de Aseguradores de Londres, que, entre

otras funciones, desempeña la de fijar las normas de clasificación de buques.

Comprador.

El que adquiere mercancías a cambio de una contraprestación, normalmente dinero.

Condiciones Generales.

Condiciones básicas para la contratación de un seguro de transporte de mercancías e indispensable para cubrir cualquier otra condición.

Conocimiento aéreo.

Contrato de transporte unificado entre el expedidor y la compañía aérea que prueba la entrega de una mercancía por parte del expedidor para que sea transportada por la compañía aérea.

Conocimiento de embarque.

Documento facilitado por el armador para constancia de la recepción de las mercancías para su embarque. Denominación inglesa BL ("Bill of lading").

Consignatario.

La persona con derecho a recibir las mercancías al tener la carta de porte.

Consignatario de buque.

Representante del armador en los puertos.

Consulado.

Agencia que ejerce la representación de un país en otro con la misión principal de fomentar las relaciones comerciales entre ambos y proteger los intereses de los ciudadanos que representan.

Consulado de mar, libro de

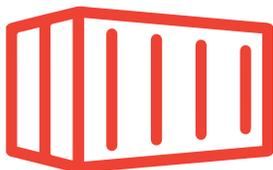
Recopilación de usos y costumbres de los navegantes del mar Mediterráneo. La opinión más extendida es que apareció en la ciudad de Barcelona a finales del siglo XIII o principios del XIV, desconociéndose su autor.

Container.

Contenedor.

Contenedor.

Es la base del denominado transporte combinado y su introducción se debe a las grandes compañías navieras con el fin de reducir los costes de manipulación en los puertos, evitando de paso la ruptura de la carga, instrumento de transporte que debe reunir una serie de características: ser resistente para permitir un uso repetido, estar concebido para facilitar el transporte de mercancías sin rotura de la carga, por uno o varios medios de transporte, estar provisto de dispositivos que faciliten su manipulación y tener un volumen interior superior a un metro cúbico.



Contingencia.

Ocurrencia de un acaecimiento o evento previsible pero no evitable.

Contrabando.

Comercio o producción de géneros prohibidos por las leyes. También se da esta denominación a las propias mercaderías prohibidas o introducidas fraudulentamente.

Contrato de fletamento.

Documento en el que se especifica el precio, plazo, clase de navegación, carga y demás condiciones de un flete.

Costado.

Cada uno de los lados del casco de un buque, que se denomina el derecho mirando a proa, estribor, y el izquierdo, babor.

Courier.

Transportista de pequeña paquetería. También se utiliza este término para describir el transporte urgente de paquetería.

CPT.

Incoterm. "Carriage paid to" = "Transporte pagado hasta", (lugar de destino convenido). El vendedor paga el flete hasta el destino mencionado. El riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como otros gastos adicionales que ocurran después de que la mercancía haya sido entregada al transportista, se transfiere al comprador.

Crédito documentario o carta de crédito.

Documento que facilita al vendedor la posibilidad de disponer de inmediato del precio de venta de las mercancías. El banco sólo concederá el crédito si la mercancía está asegurada contra los riesgos de transportes. El comprador tiene la garantía de que la suma facturada no se abonará al vendedor antes de que este realice la entrega al banco de los documentos correspondientes al suministro.

Cuaderno de bitácora.

Documento en el que se anotan los hechos relativos al viaje en lo que afecta a su aspecto puramente náutico, a diferencia del diario de navegación destinado a registrar todos los hechos que se van produciendo en el curso de la expedición.

Cuarentena.

Estado de aislamiento forzado para confirmar que una mercancía no está contaminada o infectada o que los animales vivos que se importan no están enfermos.

Cubertada.

Carga total estibada sobre la cubierta del buque.

Daños.

Son los perjuicios causados a la mercancía que producen una disminución de su valor.

DAP.

Incoterm "Delivered At Place" = "Entrega en un punto" (lugar de destino convenido). El Incoterm DAP se utiliza para todos los tipos de transporte. Es uno de los dos nuevos Incoterms 2010 con DAT. Reemplaza los Incoterms DAF, DDU y DES de 2000.

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro (que no es obligatorio), pero no de los costes asociados a la importación, hasta que la mercancía se ponga a disposición del comprador en un vehículo listo para ser descargado. También asume los riesgos hasta ese momento.

DDP.

Incoterm "Delivered duty paid" = "Entregado impuestos aduaneros pagados", (lugar de destino convenido).

El vendedor ha cumplido su obligación de entrega cuando las mercancías han sido puestas a disposición en el lugar del país de importación. El vendedor ha de asumir todos los gastos y riesgos, incluidos los derechos, impuestos y otras cargas por llevar la mercancía hasta aquel lugar, una vez despachada en aduana para la importación.

Depósito franco.

Ver almacén fiscal (pág. 15).

Derechos arancelarios.

Impuestos o tasas que gravan las mercancías por el paso de un país a otro, ya sea en concepto de importación, o en régimen de exportación. A la importación se devengan en el momento de presentar las mercancías al despacho, una vez obtenido el oportuno permiso o licencia y cumplir los requisitos reglamentarios. A la exportación, el devengo se produce al ser embarcada la carga.

Derechos de aduana.

Ver derechos arancelarios (pág. 28).

Derechos al aire.

Ver libertades al aire (pág. 38).

Derechos especiales de giro.

Unidad monetaria, según la define el Fondo Monetario Internacional.

Derrota.

Rumbo o dirección que llevan los buques en su navegación.

Descargar.

Operación que consiste en poner en tierra la mercancía transportada para su entrega al receptor autorizado, o para su transbordo al medio en que deba continuar el viaje hasta su destino final.

Desembarcar.

Ver descargar (pág. 28).

Despacho aduanero.

Trámite que toda mercancía debe pasar cuando se transporta de un país a otro en las respectivas adunas.

Despacho de buques.

Acto por el cual las autoridades marítimas autorizan a un buque para que se haga a la mar y emprenda viaje, o para que atraque en un puerto con objeto de verificar las operaciones mercantiles que le puedan interesar.

Destinatario.

Consignatario. Receptor de las mercancías.

Destino.

Último lugar en que detiene el embarque de acuerdo con lo establecido en el contrato de transportes.

Desviación.

Ver cambio de ruta (pág. 20).

Diario de navegación.

Libro en el que se anotan todos los rumbos que ha seguido el buque durante cada singladura, como la distancia, dirección del viento, estado del mar, etc.

Divisas.

Signos monetarios de los distintos países representados por su moneda metálica, moneda papel y por los instrumentos negociables equivalentes en valor, como cheques, giros, pagarés, certificados de depósito, cartas de crédito, etc.

Documentación.

Facturas, contratos, permisos, listas, certificados, etc., que acompañan a la carga durante su transporte.

Documento único aduanero.

D.U.A. Documento necesario en la importación o exportación de mercancías para el paso de aduanas. No se exige en los transportes entre países de la Unión Europea (UE).

Dolo.

Voluntad manifiesta y desleal en el cumplimiento de obligaciones, o en su constitución. El dolo obliga a indemnizar daños y perjuicios. En el ámbito penal es la conciencia y voluntad en la comisión de un delito.

Domicilio a domicilio.

Cobertura desde que la mercancía sale del almacén del expedidor hasta que llega al almacén del destinatario.

DPU.

(Delivered at Place Unloaded)
"Mercancía entregada y descargada en lugar acordado".

El incoterm DPU se utiliza para todos los tipos de transporte. Es nuevo Incoterm 2020 y sustituye al Incoterm DAT. El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro (que no es obligatorio), hasta que la mercancía es descargada en el lugar de entrega convenido. También asume los riesgos hasta ese momento. El lugar de destino deja de ser una terminal y a efectos prácticos puede ser cualquier lugar y no solo una terminal como sucedía hasta ahora. En cualquier caso, se incluye la recomendación

de que el lugar de destino sea siempre uno donde la carga pueda ser correctamente descargada. Es importante que se especifique claramente el lugar de entrega de la mercancía y que este lugar coincida con el que se especifique en el contrato de transporte.

DUA.

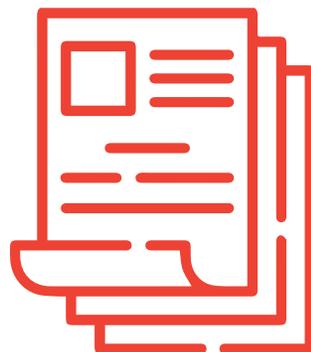
Documento único aduanero.

Echazón deliberada.

Acto intencionado de arrojar las mercancías por la borda, normalmente para aligerar su peso a fin de capear un temporal.

Elementos de sujeción.

Dispositivos utilizados para asegurar, retener o amarrar la carga, tales como redes, tensores, anillas, herrajes, cinchos con ganchos, cuerdas, etc., de forma que los paquetes o bultos formen un cuerpo solidario con la estructura del vehículo, evitándose todo movimiento o desplazamiento de los mismos.



EDI.

“Electronic Data Interchange” = “Intercambio de datos electrónicos”. Sistema informático que agiliza las operaciones administrativas y por lo tanto las operaciones de manipulación y transporte.

EDIFACT.

Sistema EDI de comunicación dirigido al negocio de transporte y aduanas en el ámbito de los países de la UE.

Embalaje.

Cubierta que protege la mercancía facilitando su conservación, manejo y transporte.

Embarcar.

Poner las mercancías a bordo de un barco o de una aeronave.

Embarrancada.

Sinónimo de varada. Encallarse un barco.

Embargo.

Retención de bienes ordenada por la autoridad judicial a consecuencia de una deuda o de un delito o falta para asegurar el pago de aquella o responsabilidad contraída en virtud del delito o falta.

Encalladura.

Situación que se produce cuando una embarcación da en arena o piedra y queda inmovilizada como consecuencia de ello.

En depósito bajo fianza.

Almacenamiento de la carga bajo control de la aduana, pendiente del pago de derechos para proceder a su entrega.

Endosable.

Emisión de póliza por cuenta del asegurado.

Entrega.

Traspaso de la posesión de una mercancía en destino al consignatario o persona que justifique su derecho a recibirla mediante el documento adecuado.

Entregada.

Término del comercio internacional (INCOTERM) que indica que el vendedor deberá colocar las mercancías, libres de derechos, a disposición del comprador en el lugar de destino convenido del país de importación, en la fecha estipulada, así como facilitar la documentación precisa. El comprador se hará cargo de las mercancías en ese momento y asumirá la responsabilidad de todos los traslados posteriores.

Envase.

Recipiente para transportar ciertos géneros.

Eslingas.

Tramos de cadena o cable, dotados de gazas u ojales, usados para sujetar la carga de forma que pueda ser izada a bordo de un medio de transporte o descargada de él. A veces se usan eslingas fabricadas con cabo.

Eslora.

Longitud de un buque.

Estabilidad.

Tendencia del buque a volver a su posición inicial cuando ha sido inclinado bajo la acción de fuerzas exteriores (viento, olas, peso de la propia carga, etc.).

Estadías.

Canon diario que paga el fletador o el armador (según quien sea el causante) cuando no se cumple el plazo estipulado en el contrato de fletamento para la carga y descarga del buque.

Estancia.

Período complementario al viaje en el que las mercancías están en el muelle o en el almacén anterior o posterior al embarque.

Estanco.

Expresión usada en la marina para indicar que el buque está en buenas condiciones de navegabilidad.

Estiba.

Colocación y distribución de las mercancías en el espacio destinado al efecto en un medio de transporte.

Estibador.

Persona o entidad que actúa por contrato en puertos marítimos, dedicados a labores de carga y descarga.

Expedidor.

Persona física o jurídica que envía la carga a través de un transportista.

Exportación.

Envío de mercancías al extranjero a través de las aduanas.

Exprés.

Transportista especializado en el transporte urgente de mercancías.

EXW.

Incoterm. "Ex Works" = "En fábrica", (lugar convenido). El vendedor se obliga exclusivamente a poner la mercancía en su propia fábrica a disposición del comprador, cumpliendo así su obligación de entrega y siendo por cuenta del comprador desde ese momento los riesgos que pueda sufrir dicha mercancía.

Factura comercial.

Documento detallado de los objetos de una venta que expide el vendedor de dicha operación.

Factura o carta de reclamación.

Documento que expide el propietario de la mercancía (haciendo responsable al transportista), detallando el importe de los daños ocasionados en la mercancía durante su transporte.

Falta de entrega.

Mercancías que no llegan a su destino sin que se pueda probar la causa de su pérdida. La falta de entrega se refiere a dejar de entregar un bulto completo.

Faltas.

Ocurre cuando parte de un bulto o carga a granel no llega a destino.

FAS.

Incoterm. "Free alongside ship" = "Franco al costado del buque", (puerto de carga convenido). El vendedor entrega la mercancía al costado del buque en el puerto que se indique. A partir de ese momento se hace cargo el comprador.

FCA.

Incoterm. "Free carrier" = "Franco transportista", (lugar convenido). El vendedor ha cumplido su obligación de entrega de la mercancía cuando la ha puesto, despachada de aduana para la exportación, a cargo del transportista nombrado por el comprador en el lugar o punto fijado. El vendedor debe asumir todos los riesgos hasta que hace la entrega.

Fletador.

La persona o firma comercial que alquila un buque o una aeronave.

Fletamento.

Documento en el que se especifica el precio, plazo, clase de navegación, carta y demás condiciones de un flete.

Flete.

Precio que se paga por el alquiler de un barco o de una aeronave, o por el transporte de las mercancías.

FOB.

Incoterm. "Free on board" = "Franco a bordo", (puerto de carga convenido). Compromiso del vendedor de depositar la mercancía a bordo del buque en el puerto de embarque convenido. Será el comprador quien debe contratar el seguro a partir de ese momento.

Fondeadero.

Lugar en el que anclan barcos pero que no están cerca de un puerto.

Fondear.

Asegurar una embarcación a cualquier otro cuerpo flotante por medio de anclas o grandes pesos que se agarren o descansen en el fondo de las aguas.

Fondo Monetario Internacional.

Organismo de las Naciones Unidas, creado en 1945, cuyo fin primordial es favorecer la cooperación comercial y monetaria y la ayuda a sus miembros.

Fortuna de mar.

Denominación genérica de los accidentes que, por caso fortuito o de fuerza mayor, puedan sufrir un buque y/o su carga y que razonablemente pueda suceder en la navegación.

Fuerza mayor.

Acontecimiento inesperado y violento, por causa de una fuerza insuperable, que no depende de la voluntad humana e inevitable con los medios normales al alcance, por ejemplo, un terremoto. Normalmente, no se responde de aquellos sucesos que no hubieren podido preverse, o que previstos, fueron inevitables.

Furgoneta.

Vehículo cubierto totalmente que se usa para el transporte de mercancías ligeras por carretera.

Gabarra.

Pequeña embarcación que se utiliza en los puertos de poco calado para la carga y/o descarga de buques y que carece de medios propios de propulsión.

Garete.

Palabra que, al ser empleada, va normalmente precedida de "ir" o "irse" y que significa que la embarcación va sin gobierno a merced de las olas.

Gastos.

Tipo de avería. Son los desembolsos realizados por el asegurado para salvar la mercancía de un peligro o daño y para minimizar las consecuencias de un daño efectivo.

Los gastos se pueden producir por:

- a) Reacondicionamiento o separación (gastos de salvaguarda).
- b) Peritaje y liquidación de un siniestro.
- c) De salvamento marítimo.

Góndola.

Vehículo idéntico al remolque, pero que se utiliza para transportar cierto tipo de mercancías. Por ejemplo, maquinaria de gran volumen. Es una plataforma sin paredes laterales.

Gruaje.

Derechos que han de abonarse por el uso de grúas.

Guerra y huelgas, cláusula de.

Aquella en virtud de la cual se incluyen en la póliza los riesgos de guerra y huelgas.

Guidon de la mer.

Recopilación de los usos marítimos practicados en el mediterráneo occidental. Se desconoce su autor y su fecha, aunque se estima que apareció a mediados del siglo XVI.

Handling.

Manejo en tierra de pasajeros, mercancías y correo. El handling de mercancías y correo comprende la manipulación desde los muelles del terminal hasta su embarque en el avión y viceversa.

Hurto.

Delito consistente en tomar objetos muebles ajenos, sin voluntad de su dueño. Sustracción, sin rotura de embalajes o cajones.

Acción de apoderarse de una cosa ajena sin que intervenga violencia ni intimidación.

Importar.

Adquirir mercancías en el extranjero y llevarlas al país comprador.

Incoterms 2020.

Términos comerciales internacionales que regulan las obligaciones del comprador y del vendedor en la compra-venta de una mercancía. (EXW, FCA, FAX, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP, DAP, DPU, y DDP).

Identificación.

Reconocimiento de la carga. Toda mercancía que se transporte debe ir correctamente identificada. Es responsabilidad del expedidor el etiquetar todo paquete y marcarlo con el nombre y dirección completa del consignatario.

Infraseguro.

Aseguramiento de una cosa por menos de su valor. Si el valor de las pérdidas sufridas excediera de la cantidad asegurada, el asegurado será reputado por su propio asegurador.

Instituto, cláusulas del.

Conjunto de cláusulas establecidas por el Instituto de Aseguradores de Londres que, por su carácter estándar, se utilizan internacionalmente.

Instituto de Aseguradores de Londres.

Asociación de aseguradores representantes de las compañías que son miembros del Instituto. El Instituto está controlado por un comité elegido por sus propios miembros. La finalidad del Instituto es fomentar los intereses del seguro y encontrar bases para acuerdos comunes sobre problemas que afecten al mercado del seguro. El Instituto centra su actividad en los negocios marítimos.

Intercambio electrónico de datos.

Manejo de documentación asociada al transporte de carga a través de sistemas informáticos que simplifican y agilizan la tramitación.

Intermodal.

Ver transporte multimodal (pág. 51).

Lastre.

Material transportado en un buque al objeto de garantizar la estabilidad del mismo cuando navega sin carga o solo con una pequeña partida de mercancía a bordo.

Laudo.

Palabra muy utilizada en el salvamento de buques. Decisión dictada por un árbitro que obliga a las partes, que se someten al mismo, a su cumplimiento.

LCTTM

Siglas de Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, es de aplicación exclusiva para el transporte por carretera dentro del territorio nacional.

Lazareto.

Término (hoy caído en desuso) que se aplicaba a un pequeño compartimiento en la popa de un buque y que tenía diversos usos, tales como fumigación de mercancías

en tránsito y la hospitalización o cuarentena de tripulantes o pasajeros.

Libertades del aire.

Derechos de las compañías aéreas en relación con el transporte de pasajeros, carga y correo entre países. Se definieron en la Conferencia de Chicago de 1944 y se incluyeron en los convenios y acuerdos que surgieron en la misma. Se refieren a derechos de tránsitos, de uso de infraestructuras y de explotación comercial.

Limpio a bordo.

Anotación de la naviera en el conocimiento de embarque conforme la mercancía ha sido recibida por el transportista sin daños aparentes.

Línea de flotación.

La que separa la parte sumergida del casco de un buque de la que no lo está.

Liquidación de averías.

Actividad que desarrolla el liquidador de averías.

Lista de embalaje.

"Packing list". Lista que muestra la carga que se envía en un embarque con todas sus particularidades.

Por ejemplo:

Pallet n.º. 1 - cajas nos. 1 y 2

Pallet n.º. 2 - cajas nos. 3 y 4

Pallet n.º. 3 - cajas nos. 5 y 6

La prepara el expedidor. Se envía una copia al consignatario para ayudarle a verificar la mercancía recibida.

Lock-out.

Expresión inglesa con que se designa el cierre de un centro de trabajo o fábrica efectuado por los patronos para forzar a los obreros a que desistan de sus pretensiones, normalmente económicas o sociales.

Lloyd's.

Corporación inglesa de aseguradores individuales integrados en varios grupos independientes entre sí, que se denominan sindicatos, los cuales aceptan riesgos a través de sus propios miembros, llamados "underwriters". La corporación proporciona medios e instalaciones a sus miembros suscriptores para realizar negocio en "la Sala" ("The

Room"). El nombre de Lloyd's es tradicional y data de los días en que comenzaron los seguros en el café de Mr. Edward Lloyd, que generalmente se conocía por el café de Lloyd's ("Lloyd's Coffee House").

Lloyd's Register of Shipping.

Sociedad inglesa de clasificación de buques, a los que atribuye una cuota o garantía. Publica anualmente un registro de buques, un registro de armadores y una lista de astilleros, constructores de buques, direcciones telegráficas y códigos usados por firmas de armadores y compañías de seguros marítimos. Su autoridad en todas estas materias está universalmente reconocida.

Manga.

Anchura máxima de un buque.

Marcas.

Identificación utilizada sobre un bulto y que puede incluir dirección del expedidor y consignatario, número de conocimiento, etc.



Matrícula de aeronaves.

Inscripción que se practica en el registro oficial correspondiente, dando de alta en el mismo a una aeronave.

Matrícula de buques.

Inscripción que se practica en el Registro de Matrícula de Buques o Registro Marítimo. La matrícula puede ser provisional (buque en construcción) o definitiva (una vez construido o importado el buque).

Mensajería.

Transporte urgente de documentos de pequeñas dimensiones.

Mercadería.

Sinónimo de mercancía.

Mercancía.

Cualquier cosa con valor patrimonial propio y apta para el tráfico mercantil.

Mercancías peligrosas.

Aquellas que, por su naturaleza o características, pueden dar lugar a algún tipo de accidente (incendio, explosión, emisión radiactiva, etc.), por lo que su transporte y almacenamiento requieren medidas de seguridad especiales.

Mercancías perecederas.

Todas las mercancías que tienen un plazo de validez físico o económico limitado debido a que se deteriora, pierde valor o experimenta un serio trastorno con los cambios de temperatura y humedad, o con la demora en el transporte. Por ejemplo, alimentos, medicinas, flotes, prensa, etc.

Merma.

Pérdida natural que cabe esperar se produzca en los líquidos en razón de evaporación, filtración dentro del contenedor u otras causas naturales.

Moneda convertible.

Expresión utilizada en el mercado de seguros de Londres para referirse a cualquier moneda que no sea de las denominadas fuertes. Monedas

fuertes son aquellas en las que pueden efectuarse pagos entre diferentes países sin necesidad de cambio alguno.

Moneda local.

Moneda en circulación en el país que se trate.

Montacargas.

Ver carretilla elevadora (pág. 21).



Muelle.

Andén donde se reciben las mercancías en un terminal de carga.

Multimodal.

Ver transporte multimodal (pág. 53).

Naufragio.

Pérdida o avería del buque producida por un accidente en el mar, río o lago.

Navegación de altura.

La realizada por buque en las aguas internacionales.

Naviero.

Empresa propietaria de uno o más buques.

Notificación al comandante.

Comunicación escrita que hace la base de la compañía en un aeropuerto o su agente handling al piloto al mando, notificándole del cargado en la aeronave de cualquier tipo especial de mercancía, como mercancías peligrosas, perecederas, valiosas, animales vivos y restos humanos.

Número NU.

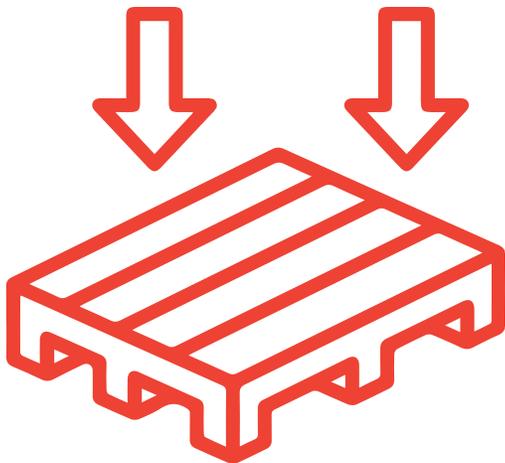
Número de cuatro dígitos asignado por el Comité de Expertos de Naciones Unidas para el Transporte de Mercancías Peligrosas, con objeto de identificar una sustancia o grupo de sustancias.

Obligación de resarcimiento o Average Bond.

Es el documento que firma el receptor o el consignatario de la carga, en caso de producirse avería gruesa, comprometiéndose a pagar la contribución que le corresponda, aunque su mercancía no haya sido afectada directamente por la avería.

Pabellón.

Es sinónimo de bandera. En Derecho Marítimo es la que enarbolan los buques en el mar y determina la nacionalidad de los mismos. El Estado al que corresponde la bandera es el que ejerce su autoridad y jurisdicción sobre el buque en todos los aspectos técnicos, sociales y administrativos.



Packing list.

Lista de embalaje.

País de origen.

País desde el que hayan sido exportadas las mercancías del que se trata. Respecto de los productos agrícolas será el país en que se obtuvieran y en el caso de los productos manufacturados aquél en que fueran fabricados.

Paletización.

Uso de paletas (pallets) en el transporte de una carga.

Pallet.

Bandeja o plataforma en la que se encuentra apilada la carga embalada con objeto de facilitar su manipulación y almacenamiento a bordo de un medio de transporte. Los bultos están atados a la bandeja o paleta, de forma que el conjunto puede trasladarse como una unidad durante la carga, transporte o descarga.

Paquete.

Ver bulto (pág. 20).

Patente de corso.

Autorización (hoy caído en desuso) por la que un Estado concedía al propietario de un buque particular la posibilidad de ir armado y actuar bélicamente contra los intereses de un país enemigo. Podía ser concedida también para que el buque corsario pudiera defenderse si, en su navegación pacífica, era atacado por otros, en cuyo caso estaba autorizado para quedarse con el botín obtenido.

Pedido.

Orden para el suministro de mercancías.

Peligros marítimos.

Peligros fortuitos e incidentales de los mares.

Plano de estiba.

Plano que muestra cómo se ha estibado la carga en un buque.

Pérdida de salvamento.

Tipo de avería. Es el menoscabo que se produce cuando las mercancías son vendidas antes de alcanzar su destino porque, de no venderse, podían sufrir pérdidas mayores.

Pérdida parcial.

Tipo de avería. Es la destrucción o desaparición de parte de los objetos asegurados.

Pérdida total absoluta o real.

Tipo de avería. Pérdida que se produce por la destrucción física de la mercancía, por daños de tal naturaleza que impidan el uso al que iba destinado, por la desaparición o porque el Asegurado se vea totalmente privado del medio de transporte o de las mercancías por causas ajenas a su voluntad, aunque no haya sufrido daños.

Pérdida total constructiva.

Tipo de avería. Se produce cuando se contempla la pérdida como si de una pérdida total se tratase, aún sin haberse producido la destrucción o desaparición del objeto asegurado.

Casos:

- a) Cuando la pérdida total aparezca como inevitable.
- b) Cuando los gastos para evitar la pérdida total de la mercancía asegurada excedan del propio valor de éstas.
- c) Cuando el coste de la reparación y de la reexpedición a su destino sea superior a su valor.

Pertrechos.

Objetos necesarios para la navegación excluidos víveres, mercancías y combustibles.

Peso bruto.

Peso real (medido en báscula) de la carga incluyendo el embalaje.

Peso neto.

Peso de la carga excluido el embalaje.

Peso tara.

Peso de un elemento unitario de carga vacío. También designa el peso de un embalaje.

Piratería.

Acto delictivo, originario y típicamente marítimo, que engloba un numeroso tipo de conductas de violencia ilegal, depredación y detención, cometido por la tripulación o pasajero de un buque o aeronave, privados contra otro buque o aeronave o contra las personas o bienes que se encuentran a bordo.

Plancha (días de plancha).

Son los que estipula el contrato de fletamento como plazo para la carga y descarga del buque. Cuando se supera dicho plazo, el fletador o el armador – según quien sea el causante de la demora – paga al otro un canon diario que se llama “estadías”.

Póliza abierta.

Póliza que garantiza varias expediciones de una misma naturaleza, viaje y medio de transporte, determinándose “a priori” el total asegurado. La cobertura de la póliza finaliza una vez completado el total asegurado.

Póliza de abono.

Póliza que garantiza todas las mercancías que puede transportar un único y determinado vehículo, durante un número indeterminado de viajes (sin necesidad de comunicar al Asegurador viaje por viaje).

Póliza C.M.R.

Póliza que garantiza la responsabilidad del transportista desde que son recibidas las mercancías hasta la entrega de las mismas en el destino especificado en el contrato.

Póliza flotante.

Póliza que garantiza automáticamente todas las expediciones que en adelante realice el Asegurado y que debe avisar viaje por viaje al Asegurador y le obliga a éste a aceptarlas, dentro de los límites y condiciones establecidas en el contrato.

Póliza regularizable.

Póliza que se utiliza para asegurar todas las expediciones que realiza una empresa de cierta importancia. Se trata de una póliza anual renovable, a la que se aplica inicialmente una

prima provisional sobre el volumen de facturación (compras-ventas), y se regulariza al final de la anualidad de acuerdo con la facturación real de la empresa.

Póliza sencilla.

Póliza que garantiza las mercancías durante un trayecto determinado.

Póliza sencilla para un viaje redondo.

Póliza que garantiza los viajes de ida y vuelta y posible estancia entre viaje y viaje, de una determinada mercancía.

Portalón de carga.

Abertura en el costado del buque, diseñada para las operaciones de carga y/o descarga.

Porteador.

El que transporta la mercancía.

Préstamo a la gruesa.

Una de las primeras modalidades de seguro marítimo. Se concedía al capitán del barco después de haber emprendido el viaje. Si se encontraba con dificultades podía hipotecar su barco para salvar la mercancía. La deuda se reembolsaba con intereses solamente si el barco llegaba a su destino.

Préstamo marítimo.

Una de las primeras modalidades de seguro marítimo. Se concedían préstamos sobre embarcaciones y/o cargamentos antes de emprender un viaje. Si llegaba a su destino se reembolsaba el préstamo con fuertes intereses. Si no llegaba, el comerciante no tenía que devolver nada.

Protesta de mar.

Acta levantada por el capitán de un barco, haciendo constar el accidente de mar producido y las averías causadas.

Proveedor.

Persona que suministra bienes o servicios.

Puerto.

Lugar, natural o artificial, donde los buques pueden anclar o fondear protegidos de la mar abierta. Los puertos tienen una abertura permanente a la mar. Si disponen de compuertas, o de esclusa o si pueden cerrarse al mar se denominan diques.

Puerto a puerto.

Limitación de la cobertura del seguro, con respecto al trayecto, cubriendo únicamente el transporte de las mercancías entre el puerto de origen y el puerto de destino.

Puerto franco.

Aquel en que pueden ser depositadas las mercancías sin que las mismas devenguen derechos arancelarios hasta su exportación o traspaso a territorio no franco.

Putrefacción.

Deterioro de mercancías perecederas, tales como la fruta.

Reclamación.

Petición del propietario de la mercancía al asegurador, justificando y detallando el importe de los daños.

Registro de buques.

Registros de clasificación de los buques, en los que se relacionan las características de los mismos y se agrupan por categorías, que servirán de base para la aplicación del baremo de Clasificación del Comité Mancomunado de Mercancías. Los registros reconocidos por el Comité son: "Lloyd's Register", "British Corporation", "American Bureau of Shipping", "Bureau Veritas", "Germanischer Lloyd", "Nippon Kaiji Kyokai", "Norske Veritas" y Registro Italiano.

Registro marítimo.

Oficina que existe en cada distrito marítimo en la cual se inscriben las matrículas y demás incidencias posteriores que puedan afectar a los buques y otros artefactos flotantes. Los barcos se registran en 9 Listas. Se denomina Lista al sistema organizativo mediante el cual los buques, embarcaciones, plataformas o artefactos flotantes, quedan adscritos.

Reglas de York y Amberes de 1974.

Reglas que determinan que, en caso de producirse avería gruesa, la ley aplicable para su liquidación será la del puerto de arribada. Sin carácter de obligatoriedad, pero de aceptación universal por armadores, cargadores y aseguradores.

Remitente.

Sinónimo de cargador. El que entrega las mercancías al porteador para su transporte.

Remolque.

Vehículo que se utiliza para transportar mercancías. Por sí solo no puede circular, necesitando por lo tanto una tractora que lo arrastre.

Repetición, derecho de.

Acción legal que corresponde a una persona contra otra para reclamar a ésta los pagos efectuados indebidamente por cuenta de ella.

Reserva.

Constancia escrita por parte del Asegurado de la falta de entrega de bultos enteros, señalando los que faltan, realizando al mismo tiempo la debida reclamación al porteador.

Retraso.

Entrega de la carga con posterioridad a lo establecido en el contrato de transporte.

Revolución.

Alteración violenta de las instituciones políticas o de los poderes de un gobierno o país.

Revuelta.

Cambio del estado normal de las cosas, utilizando medios violentos para provocar la confusión y el desorden.

Riesgo.

Hecho de ocurrencia aleatoria que obliga al asegurado, mientras no se produzca, a abonar la prima, y

al asegurador, a reparar los daños o a entregar la suma convenida de producirse efectivamente el riesgo.

Robo.

Apoderamiento, con ánimo de lucro, de las cosas muebles ajenas empleando fuerza en las cosas para acceder al lugar donde éstas se encuentran o violencia o intimidación en las personas (ver también definición de hurto).

Robo en cuadrilla y a mano armada.

Atraco o expoliación con arma, realizado por más de tres personas.

Ro-Ro (Roll-on-Roll-off).

Barco diseñado para permitir que la carga sea introducida en el barco de forma rodada ("roll-on": carga y "roll-off ": descarga). Desde el punto de vista práctico consiste en cargar en la bodega del barco los camiones directamente en las cubiertas preparadas al efecto. Por extensión se refiere también a la carga de automóviles.

Ruta.

Itinerario del transporte de origen a destino, incluyendo las escalas en puntos intermedios.

Salvamento.

Acto voluntario realizado con el fin de evitar que ocurra un siniestro o de que este se agrave.

Seguro de transportes.

Aquel por el que una entidad aseguradora se compromete al pago de determinadas indemnizaciones a consecuencia de los daños sobrevenidos durante el transporte de mercancías. Estos daños pueden afectar al objeto transportador (seguro de cascos) o a las propias mercancías transportadas (seguro de mercancías).

Salvamento marítimo y de aeronaves.

Conjunto de actos y operaciones realizadas para socorrer a un buque o a una aeronave, a su carga o a las personas que van a bordo de los mismos, cuando dicho buque o aeronave no se encuentre capacitado para continuar la navegación por sí mismo.

Singladura.

Distancia recorrida por un buque en un día.

Sin valor declarado.

Mercancía enviada sin que se declare su valor para el transporte.

Sublevación.

Actuación de una o más personas que incitan a una masa de individuos al desorden y a la desobediencia a la autoridad constituida.

Subrogación de derechos de recurso.

Facultad legal del asegurador de asumir el derecho a reclamar al porteador o tercero responsable por los daños ocasionados en la mercancía.

Talón de porte o carta de porte.

Documento que expide el transportista conforme ha recibido las mercancías para su traslado de un lugar a otro.

Todo riesgo.

Cobertura que comprende, además de las Condiciones Generales, los peligros específicos para ciertas mercancías.

Todo riesgo accidental de mar.

Cobertura de la póliza marítima que comprende, además de las Condiciones Generales, la garantía adicional de "Avería particular accidental de mar" (daños materiales que sufran las mercancías por accidente de mar).

Tonelaje bruto del buque.

Medida del volumen de todos los espacios cerrados del buque.

Tonelaje neto del buque.

Es el que resulta restando del tonelaje bruto los espacios destinados al cuarto de máquinas, depósito de combustible, alojamiento de la tripulación, tanques de agua y depósito de víveres.

Transporte.

Actividad consistente en el traslado de objetos o personas de un lugar a otro, utilizando para ello cualquier medio de locomoción.



Tractora.

Vehículo con cabina de tracción que sirve para el arrastre de un remolque o góndola.

Trasbordo.

Acto de cambiar la carga transportada de un medio de transporte a otro.

Transitario.

Es el profesional que proyecta, coordina, controla y dirige todas las operaciones necesarias para efectuar el transporte internacional de las mercancías, así como los servicios complementarios al mismo, todo ello por cualquier medio o vía de comunicación.

Transporte multimodal.

Transporte combinado, es decir, que utiliza medios diferentes, que incrementa la seguridad y abarata los costes gracias a una regulación jurídica del contrato propia y a la introducción de los contenedores, los cuales permiten el agrupamiento de mercancías simplificando su manipulación cuando son transferidos de un medio a otro.

Transportista.

La persona que se encarga de realizar el transporte, todo o en parte, de un viaje.

Tripulación.

Conjunto de personas dedicadas al servicio de un buque o una aeronave.

Unidad monetaria.

Moneda real o imaginaria que sirve legalmente de patrón en cada país y de la cual se derivan las demás.

Usos.

Práctica común.

Usos y costumbres.

Fuente de derecho que, en ausencia de norma legal que los contradiga, pueden ser alegados ante los tribunales en apoyo de una acción judicial.

Vaho de bodega o sudor del barco.

Es el agua que se condensa en la bodega de un buque por diferencia brusca de la temperatura.

Valor convenido.

Estipulación que se inserta en una póliza, mediante la cual se atribuye al objeto asegurado un determinado valor cuyo importe será el que deba satisfacer el Asegurador en caso de siniestro, sin aplicación de la regla proporcional.

Varada.

Encallar un barco en la playa, rocas o arena, de forma voluntaria. Por ejemplo, un buque que tiene una vía de agua puede vararse en un banco de arena para evitar su hundimiento y facilitar su reparación.

Z

Vendedor.

El que a cambio de una contraprestación, normalmente dinero, entrega sus mercancías.

Zona franca o libre.

Área de comercialización de productos en las cuales se conceden facilidades de entrada, manipulación y almacenamiento de mercancías, especialmente la exención del pago de derechos arancelarios y otros impuestos.

Palabras y conceptos ingleses

UTILIZADOS EN EL SEGURO DE TRANSPORTES

03

Abandonment. Abandono (de un buque).

Aboard. A bordo.

Additional premium. Sobreprima.

Agreement. Contrato, convenio.

Aground. Varado, encallado.

Airway bill. Conocimiento aéreo.

All risk. Todo riesgo.

Attachment of the risk. Comienzo del riesgo.

Average. Avería, siniestro.

Average bond. Obligación de resarcimiento.

Award. Laudo.

Bill of landing. Conocimiento de embarque.

Both to Blame Collision. Ambos culpables de colisión.

Breakage. Rotura.

Breakdown. Avería (de un aparato o máquina) sobrevenida de una manera súbita y accidental.

Builder's risks. Riesgos de construcción. Conjunto de cláusulas que cubren los

riesgos de construcción de un buque.

Bulk. Granel (in bulk: a granel).

Capsize. Vuelco (de un camión).

Cargo. Cargamento (cargo boat: buque de carga).

Carry. Llevar, transportar.

Carriage. Porte, transporte.

Cater. Proveer, abastecer (caterer: proveedor).

Cessation of the risk. Fin del riesgo.

Charge. Cargar.

Chartering. Flete. (charterer: fletador).

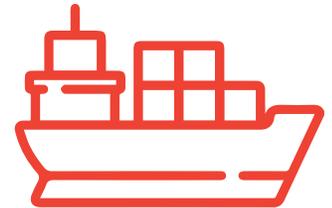
Claim. Reclamación.

Claim settlement. Liquidación de una reclamación.

Collision. Colisión. Los ingleses la utilizan como sinónimo de abordaje.

Consign. Consignar, enviar (consignee: consignatario).

Constructive total loss. Pérdida total constructiva.



Contract of affreightment. Contrato de fletamento.

Contractor. Contratante.

Country damage. Avería terrestre.

Conveyance. Medio de transporte.

Covenant. Contrato, convenio.

Cover. Cobertura, garantía.

Cover note. Carta de garantía.

Craft. Embarcación.

Crew. Tripulación de un barco.

Charter party. Contrato de fletamento por viaje.

Damage. Daño, perjuicio, avería.

Deductible. Deducible, franquicia.

Deck. Cubierta. (on deck: en la cubierta, sobre la cubierta de un buque).

Disbursements. Desembolsos.

Expenses. Gastos, desembolsos.

Fitness. Adecuación del medio de transporte.

Fire. Fuego.

F.P.A.

Free of Particular Average.

Libre de avería particular. Cobertura solamente de las consecuencias del naufragio, incendio, colisión o abordaje, varada o embarrancada.

Freight. Flete.

Freshwater damage. Avería por agua dulce.

General average. Avería gruesa.

Goods. Mercancías.

Grounding. Toque de fondos.

Held covered. Cobertura mantenida. El asegurador en determinados casos, está obligado a dar cobertura al Asegurado, si éste la pide.

Hull. Casco (de un buque).

I.C.C.

Institute of Cargo Clauses.

Conjunto de cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres empleadas en la cobertura de mercancías.

Indemnity. Indemnización (con cargo a la póliza de seguro).

Invoice. Factura.

Irrespective of percentage. Sin franquicia.

Irrevocable documentary credit.

Crédito documentario irrevocable.

Leakage. Derrames, escape, goteo.

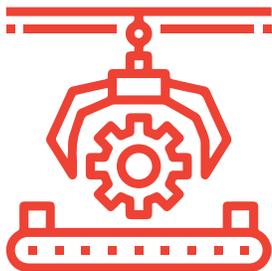
Ligthning. Rayo.

Lighter. Gabarra.

Lorry. Camión.

Loss. Pérdida (total loss: pérdida total).

Machinery. Maquinaria.



Merchandise. Mercancía.

No cure – no pay –. Fórmula de un contrato de salvamento, de carácter internacional, por la que si el salvador (buque remolcador) no obtiene un resultado útil (no salva al buque en peligro) pierde el derecho al premio.

Non delivery. Falta de entrega (de bultos).

Open. Abierto.

Open policy. Póliza abierta.

Overturning. Vuelco (del medio de transporte terrestre).

Packing. Embalaje.

Partial loss. Pérdida parcial.

Particular average. Avería particular.

Payment. Pago.

Perils of sea. Peligros del mar.

Port of distress. Puerto de arribada forzosa.

Railway. Ferrocarril.

Registry. Matricula.

Release. Descarga de un buque.

Return premium. Extorno de prima.

Riots. Motines, tumultos.

Risk. Riesgo, peligro.

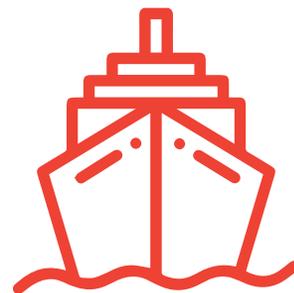
Salvage. Salvamento (de un buque).

Salvage charges. Gastos de salvamento.

Seaworthiness.

Navegabilidad.

Ship. Buque, barco.



Short delivery. Falta de entrega parcial.

Sinking. Hundirse (un barco).

Steam. Vapor (de agua).

Steam ship. Buque de vapor.

Stock. Existencia.

Stowage. Estiba.

Strike. Huelga.

Stranded. Encallar, embarrancar.

Sue & Labour Charges. Gastos de salvaguardia.

Sunk. Hundimiento.

Surety. Seguridad.

Tax. Tasa, impuesto.

Theft. Robo.

Time Charter. Contrato de fletamento.

Towing. Remolque (de un buque).

Transshipment. Traslado.

Truck. Remolcador.

Underwriter. Suscriptor (de seguros).
Asegurador.

Vessel. Buque, barco.

War. Guerra.

Warranties. Garantías.

Wear & Tear. Uso y desgaste.

Weight. Peso.

With Average. Con avería.

04

SEGURO DE TRANSPORTES

Incoterms 2020

Con el fin de intentar armonizar los conceptos, evitando de esta forma la injerencia de elementos interpretativos perturbadores, la Comisión de Prácticas Comerciales de la Cámara de Comercio Internacional desarrolló lo que se ha dado en llamar "INCOTERMS", vocablo procedente de la expresión inglesa "International Commercial Terms". Se pretendía con ello que, con independencia de la nacionalidad de las partes o el lugar geográfico de su uso, los implicados pudiesen en todo momento saber cuáles eran los derechos y obligaciones de cada una de ellas en un contrato determinado.



Como sin duda habrá comprobado en múltiples ocasiones, en las transacciones económicas y contractuales que diariamente realiza un empresario se producen diferentes interpretaciones de los conceptos integrantes de las mismas. Tropezamos con diferentes usos y costumbres en función de las zonas geográficas y toda una serie de elementos que pueden llegar a dificultar la materialización de la operación. Todo esto se ve agravado si lo contemplamos desde la perspectiva del comercio exterior, ya que a lo ya dicho se unen las diferencias culturales, idiomáticas e incluso las de legislación aplicable.

Los INCOTERMS carecen de toda la fuerza normativa o legal, obteniendo su reconocimiento de su cotidiano y constante uso a nivel mundial, por lo que para que sean de aplicación a un contrato determinado, éste deberá especificarlo así.

Los INCOTERMS contienen un total de once posiciones o tipos de contratos diferentes, que pueden luego, mediante el uso de determinadas cláusulas, modificarse parcialmente. Además, a lo largo de su existencia han sufrido cambios y modificaciones para adaptarlos a los

cambios en los usos comerciales, técnicas, avances tecnológicos, etc. La última edición corresponde a 2020 y se halla todavía en vigor.

El resumen que se acompaña es sólo un avance del contenido de cada término, por lo que quedamos a tu disposición para las aclaraciones o concreciones que pudiera precisar al respecto.



EX WORKS (en fábrica)

El vendedor cumple su obligación una vez que pone la mercancía en su establecimiento (fábrica, taller, almacén, etc.) a disposición del comprador. No siendo por tanto responsable, ni teniendo obligación sobre la carga de la mercancía en el vehículo proporcionado por el comprador, ni ninguna otra correspondiente a seguros, transporte o despachos y trámites aduaneros de la mercancía. El comprador corre con todos los gastos desde que la mercancía es puesta a su disposición en el lugar convenido. Es importante aclarar al comprador los horarios de carga del almacén, fecha a partir de la que podrán realizar la carga, e incluso si la mercancía, o el embalaje utilizado, necesitarán de alguna medida o condición de transporte especial. Es el único INCOTERM en el que el vendedor no despacha la aduana de exportación, sin embargo, sí debe proveer la ayuda y los documentos necesarios para ello.

Existe la posibilidad de contratar una modalidad de EXW CARGADO, en la que el vendedor entrega la mercancía y la carga en el camión o medio de transporte enviado por el comprador.



FREE CARRIER (franco transportista)

El vendedor ha cumplido sus obligaciones cuando ha depositado la mercancía, ya despachada de aduana para exportación, a cargo del transportista nombrado por el comprador, en el lugar o punto fijado para ello. El comprador podrá pedir a la naviera o a su agente que emita el BL con la anotación "on board" para el vendedor.

INCOTERMS 2020



Transporte
interno en
origen



Aduana
en origen



EXW
EX WORKS

FCA
FREE CARRIER
FAS
FREE ALONGSIDE SHIP
FOB
FREE ON BOARD



FREE ALONGSIDE SHIP (franco al costado del buque)

El vendedor ha cumplido sus obligaciones cuando ha depositado la mercancía al costado del buque, sobre muelle o barcaza (atención a los usos y costumbres del puerto, o del sector, así como a las características técnicas del puerto de carga para evitar sobrecostes) en el puerto de embarque convenido, soportando todos los riesgos y gastos hasta ese momento. En la versión

2000, el vendedor corre con la obligación de despachar de aduana de exportación. El comprador corre, a partir de ese momento, con todos los costes y riesgos de la mercancía. Esta posición de INCOTERM solo puede ser usada en transporte marítimo, fluvial o lacustre. Suele ir acompañado del puerto de carga elegido, por ejemplo, FAS BARCELONA (SPAIN).



CIF
COST INSURANCE AND FREID

CFR
COST AND FREID

CPT
CARRIAGE PAID TO

CIP
CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO

DDP
DELIVERED DUTY PAID

DAP
DELIVERED AT PLACE
(EXCEPTO ADUANA)

DPU
DELIVERED AT PLACE UNLOADED

FOB

FREE ON BOARD (franco a bordo)

El vendedor ha cumplido sus obligaciones cuando la mercancía, ya despachada de aduana para exportación, ha sobrepasado la borda del buque designado, en el puerto de embarque convenido, soportando todos los riesgos y gastos hasta ese momento. El comprador corre, a partir de ese momento, con todos los costes y riesgos de la mercancía. Esta posición de INCOTERM solo puede ser usada en transporte marítimo, fluvial o lacustre. Suele ir acompañado del puerto de carga elegido, por ejemplo FOB BARCELONA (SPAIN).

En la versión 2000, en el FOB ESTIBADO debe ser pactado expresamente por las partes como queda el reparto de gastos y riesgos del estibado y trincado de las mercancías.

CFR

COST AND FREIGHT (coste y flete)

El vendedor ha de pagar los costes y el flete necesarios para hacer llegar la mercancía al puerto de destino convenido, lo que incluye todos los gastos de exportación, despacho aduanero incluido. No obstante, el riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier otro gasto adicional ocurrido después de que la mercancía haya traspasado la borda del buque corren por cuenta del comprador. Igualmente corren por cuenta de éste los gastos de descarga en el puerto de destino (aunque hay algunas excepciones a esta regla). Suele ir acompañado del puerto de destino elegido, por ejemplo CFR BARCELONA (SPAIN). Esta posición de INCOTERM solo puede ser usada en transporte marítimo, fluvial o lacustre.





CIF

COST, INSURANCE AND FREIGHT (coste, seguro y flete)

El vendedor tiene las mismas obligaciones que en el apartado anterior, CFR, pero además incluye bajo su cargo y responsabilidad la contratación del seguro y el pago de la prima correspondiente durante el transporte de las mercancías. Hay que destacar que este seguro solo tiene obligación de ser de "cobertura mínima" según ICC(C), si desea mayor cobertura deberá ser pactado expresamente. Hay que aclarar que el riesgo sigue siendo por cuenta del comprador desde que la mercancía cruza la borda del buque, pero que el vendedor tiene la obligación de contratar el seguro al que hemos hecho referencia. Esta posición de INCOTERM solo puede ser usada en transporte marítimo, fluvial o lacustre. Suele ir acompañado del puerto de destino elegido, por ejemplo CIF BARCELONA (SPAIN). En la versión 2000, en el CIF ESTIBADO debe ser pactado expresamente por las partes como queda el reparto de gastos y riesgos del estibado y trincado de las mercancías. Igualmente es necesaria esta especificación expresa de costos y riesgos para el CIF DESEMBARCADO (LANDED).



CPT

CARRIAGE PAID TO (transporte pagado hasta)

El vendedor ha de pagar los costes y el flete del transporte necesario para hacer llegar la mercancía al punto de destino convenido, lo que incluye todos los gastos y licencias de exportación, despacho aduanero incluido. No obstante, el riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier otro gasto adicional ocurrido después de que la mercancía haya sido entregada al transportista, corren por cuenta del comprador. Igualmente corren por cuenta de éste los gastos de descarga, aunque con alguna excepción, en el punto de destino. Puede usarse cualquier modo de transporte, incluido el multimodal.



CIP

CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (transporte y seguro pagado hasta)

El vendedor tiene las mismas obligaciones que en el apartado anterior, CPT, pero además incluye bajo su cargo y responsabilidad la contratación del seguro y el pago de la prima correspondiente durante el transporte de las mercancías. Debemos indicar que este seguro tiene obligación de ser de "cobertura mínima" ICC(A). Hay también que aclarar que el riesgo sigue siendo por cuenta del comprador desde que la mercancía es entregada al transportista, pero que el vendedor tiene la obligación de contratar el seguro al que hemos hecho referencia. Esta posición de INCOTERM puede ser usada en cualquier tipo de transporte, incluido el multimodal.



DAP

DELIVERED AT PLACE (entrega en un punto)

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro (que no es obligatorio), pero no de los costes asociados a la importación, hasta que la mercancía se ponga a disposición del comprador en un vehículo listo para ser descargado. También asume los riesgos hasta ese momento. Se utiliza en todo tipo de transportes.

**DDP**

DELIVERED DUTY PAID (entrega derechos pagados)

El vendedor cumple su obligación de entrega cuando coloca la mercancía, en el punto de destino acordado, a disposición del comprador, ya despachada de aduana de exportación e importación y con todos los gastos pagados. El vendedor corre con los gastos y el riesgo hasta el momento de la entrega. Puede utilizarse con independencia del medio de transporte elegido. Suele ir acompañado del lugar de destino elegido, por ejemplo DDP BARCELONA (SPAIN). Pueden excluirse, mediante pacto expreso e indicándolo así en el INCOTERM, determinados conceptos de los pagos a realizar por el vendedor, dejando entonces de ser pagados por éste, y pasando a ser pagados por el comprador. DDP,VAT UNPAID, BARCELONA (SPAIN).

**DPU**

DELIVERED AT PLACE UNLOADED (Mercancía entregada y descargada en lugar acordado)

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro (que no es obligatorio), hasta que la mercancía es descargada en el lugar de entrega convenido. También asume los riesgos hasta ese momento. El lugar de destino deja de ser una terminal y a efectos prácticos puede ser cualquier lugar y no sólo una terminal como sucedía hasta ahora. En cualquier caso. Se incluye la recomendación de que el lugar de destino sea siempre uno donde la carga pueda ser correctamente descargada. Es importante que se especifique claramente el lugar de entrega de la mercancía y que este lugar coincida con el que se especifique en el contrato de transporte. Se utiliza en todo tipo de transportes.

SEGURO DE TRANSPORTES

Transporte y seguro

05

66

FIATCM
SEGUROS



Tipos de transporte y sus particularidades

El seguro de transporte de mercancías es un seguro de daños, el cual protege los intereses asegurados contra los riesgos que les amenazan durante su transporte (en uno o más medios de transporte) de un lugar a otro, en sus estancias intermedias inherentes al transporte y en las operaciones de carga y descarga. Diariamente se transportan mercancías de muy distinta naturaleza y características. Según la naturaleza de la mercancía transportada y sus peculiaridades, estas se podrán asegurar de una manera u otra o incluso desestimar su aceptación.

El uso de un medio de transporte específico, o una combinación de dos o más medios distintos, es determinante en cuanto a algunos de los riesgos a que pueda estar sometida la mercancía durante su transporte. Este puede desarrollarse a través de los tres medios básicos, agua, tierra y aire, por vehículos específicos a cada uno de ellos.

Dependiendo del medio, la expresión del contrato de transporte se refleja en diversos documentos cuyas funciones y características varían de uno a otro.

Ferrocarril:

Carta de porte, carta de porte internacional (CIM) y/o nota de consignación.



Camión:

Carta de porte por carretera, (CMR).



Aéreo:

Conocimiento de embarque aéreo.



Marítimo:

Embarque Marítimo. (B/L)



Uno de los factores de mayor importancia para valorar el buen fin de la operación de transportes y de los riesgos a que está expuesta la mercancía, es el conocimiento actualizado de la ubicación, situación y circunstancias del lugar de origen, destino y/o tránsito. De esta forma, lugares con situaciones de conflicto, precariedad social, falta de medios de manipulación, deficiencias estructurales (puertos, carreteras...) y falta de control o vigilancia, deberían ser estudiados y analizados con prudencia.

Actores principales en una operación de transporte

En una operación de transportes intervienen diversas figuras con distintas funciones, dependiendo de las circunstancias de cada caso y cuya intervención hay que considerar. Se deben considerar los siguientes:

1. Porteador o transportista:

Asume la obligación de transportar la mercancía.

2. Transitario (gestor del transporte):

Organizan el transporte y las operaciones complementarias. Los hay especializados en determinadas mercancías, con tráficos especiales.

3. Consignatario de buques:

Es quien se encarga, en el ámbito marítimo, de representar a navieros, armadores y fletadores en los distintos puertos donde recalcan los buques.

VENDEDOR



ASEGURADOR
PRINCIPAL



4. Consolidador:

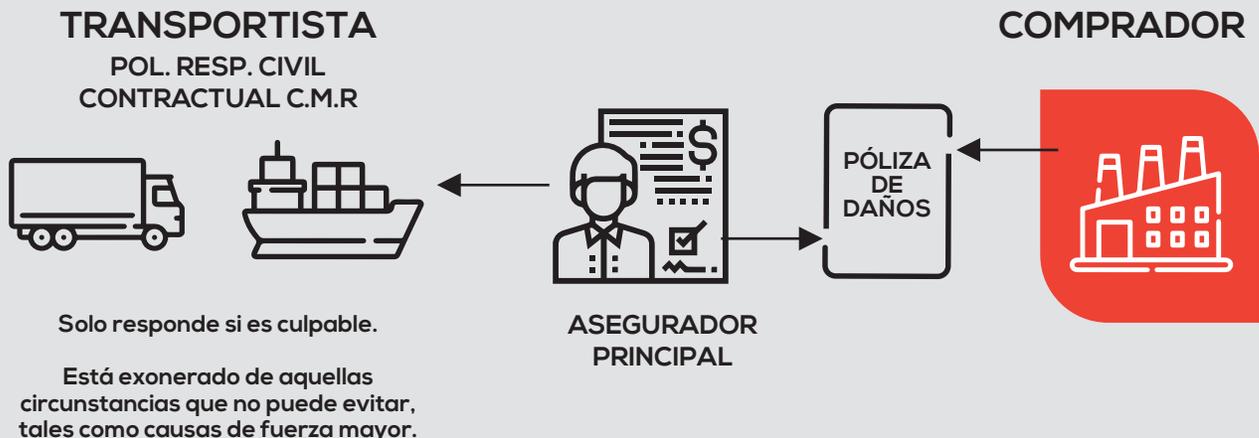
Se encarga de agrupar mercancías de uno o más cargadores en una unidad de transporte, mientras que el desconsolidador prepara, cuando ha llegado la mercancía al puerto de destino en una unidad de carga, la posterior distribución a uno o más receptores.

5. Estibador:

Es quien se encarga de la carga, descarga, manipulación y custodia de las mercancías en puertos, terminales y muelles.

6. Agente de aduanas:

Se encarga de los trámites de despacho aduanero en importaciones, exportaciones o tránsitos. Puede recibir o entregar las mercancías actuando en nombre de los propietarios de las mismas.



Elementos a asegurar en una operación de transporte

El capital asegurado suele coincidir con el valor de la mercancía, pero ocasionalmente pueden asegurarse, además, los conceptos siguientes:

- Valor de los embalajes.
- Flete.
- Seguro.
- Beneficio esperado (pérdida de beneficio o ganancia esperada).

Cuando se cubra cualquiera de estos conceptos es necesario determinar exactamente el valor de cada uno de ellos.

“Beneficio esperado”:
10% del valor de coste de la mercancía.



Modalidades de seguro

Estos son los distintos tipos de seguro de mercancías que podemos encontrar en función de los riesgos cubiertos y las particularidades del transporte.

DE DAÑOS

Para un solo viaje.

Cubre un solo trayecto.
Al llegar a destino, finaliza el contrato.



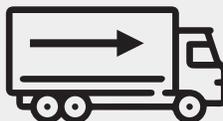
Modalidad para un viaje redondo.

Cubre un solo trayecto.
Al llegar a destino, finaliza el contrato.



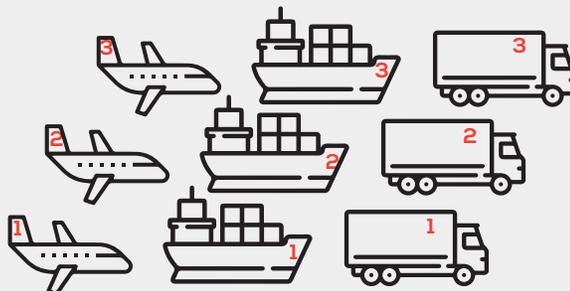
De abono a prima fija anual.

Todos los viajes en un año de un determinado vehículo.



Flotante por avisos.

Todas las expediciones del asegurado, dentro de las condiciones y límites de la póliza.



El asegurado debe avisar al asegurador del viaje previamente.

PROPIETARIO

Volumen de facturación anual.

Todas las expediciones de una empresa durante un año, renovable.



La prima inicial se fija de forma provisional según estimación de facturación y luego se regulariza según facturación real.



Indemnización según factura de compra-venta

TRANSPORTISTA



Volumen de facturación anual.

Todas las expediciones de una empresa de transportes durante un año, renovable.



La prima inicial se fija de forma provisional según estimación de facturación (portes/fletes) y luego se regulariza según facturación real.

Indemnización según factura de compra-venta

Transportes + RC.

Póliza ambivalente que ampara daños a la mercancía y reclamaciones de terceros por daños que esta pueda ocasionar.



Los siniestros se indemnizarán según valor factura comercial de compra/venta.

DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL

CMR

de responsabilidad civil contractual.

Todas las expediciones de una empresa de transportes durante un año, renovable.



La prima inicial se fija de forma provisional según estimación de facturación y luego se regulariza según facturación real.



Indemnización según la Ley Contrato Transporte Terrestre de Mercancías - LCTTM* en transporte nacional y según Convención Mercancías por Carretera - CMR** en Transporte Internacional.

CMR

por vehículo o flota.

Todas las mercancías que puede transportar un único y determinado vehículo, durante un número indeterminado de viajes.



El asegurado no tiene obligación de precomunicar los viajes al asegurador.

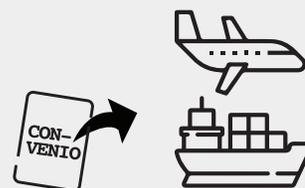
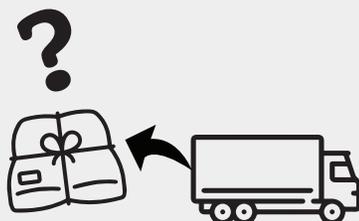


Indemnización según la Ley Contrato Transporte Terrestre de Mercancías - LCTTM* en transporte nacional y según Convención Mercancías por Carretera - CMR** en Transporte Internacional.

RCC

Transitarios / Agentes de Aduana.

Garantiza la RC Contractual derivada de la pérdida total o parcial de la mercancía durante su transporte.



Siniestros indemnizados según los distintos Convenios Nacionales e Internacionales, para cada medio de transporte.

* LCTTM: 5,92 € por kg bruto.

** CMR: 10 € por kg bruto.

Garantías del seguro de transporte

Las coberturas de seguro de daños a mercancías transportadas se estructura mediante unas pólizas que incluyen unas Condiciones Generales, unas Condiciones Particulares que definen el riesgo, y un conjunto de Condiciones Especiales o Cláusulas que pueden ser insertadas en la póliza.

Condiciones generales

Seguro Terrestre

Cubre única y exclusivamente:

- El incendio, rayo y la explosión salvo combustión espontánea.
- Gastos de salvamento.
- Accidentes del medio de transporte debido a caída, colisión o choque, vuelco o descarrilamiento del vehículo porteador, tempestades, avalanchas, corrimiento de tierras, derrumbamiento o rotura de construcciones.
- Fenómenos de la naturaleza de carácter extraordinario.
- Accidentes sufridos por aeronaves o buques cuando se trate de transporte complementario al terrestre.
- Robo en cuadrilla y a mano armada.

Seguro Marítimo.

Cubre única y exclusivamente:

- La pérdida total de las mercancías, la contribución a la avería gruesa y los gastos de salvamento, debidos a cualquiera de los accidentes o riesgos denominados fortuna de mar tales como piratería, abordaje, arribadas forzosas, cambios y escalas forzadas, explosiones, incendio y en general todos aquellos riesgos fortuitos o de fuerza mayor.
- La avería simple o particular debida a naufragio, incendio a flote o en tierra, varada o embarrancada y abordaje.
- Si la mercancía viaja sobre cubierta, la cobertura, si es aceptada por el Asegurador, puede extenderse para amparar echazón para salvamento y arrastre por las olas (mercancías sobre cubierta).



Seguro Aéreo.

Cubre única y exclusivamente:

- Accidente de la aeronave debido a caída, vuelco, colisión, choque, incendio y en general por cualquier otro accidente fortuito que sufra la aeronave.
- Robo o hurto parcial de contenido.

Cláusulas

En el Seguro de Transportes de Mercancías existen infinidad de cláusulas, (generales y no generales), e incluso, aquellas que los suscriptores, en su labor diaria, generan para contemplar aspectos específicos y pactos particulares convenidos con los asegurados.

Si hablamos de garantías amplias españolas nos referimos a las garantías nominadas como pueden ser: robo, carga/descarga, mala estiba, mojaduras, remoción de restos, roturas, paralización del equipo de frío, etc

Si hablamos de garantías inglesas: A continuación se analizan 3 de las cláusulas de mayor importancia dentro de las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres (ILU), institución que agrupa un elevado número de los más importantes aseguradores de ramo Marítimo.

Aunque dichas cláusulas se circunscriben básicamente en el ámbito marítimo y contemplan los restantes como complementarios de aquel, en la práctica, los Aseguradores utilizan algunas de ellas en cuanto son de aplicación al medio de transporte utilizado, para coberturas no marítimas.

Institute Cargo Clauses (A)

(Cláusula del Instituto para Mercancías (A) 1/1/09).

Asumen una cobertura amplia e innominada, sujeta a exclusiones.

Cubren todo riesgo de pérdida o daño salvo exclusiones, incluyendo los gastos de salvamento, el sacrificio en avería gruesa y eventuales contribuciones.

Excluyen el dolo del Asegurado, pérdidas de peso o volumen normales, desgaste, embalaje y acondicionamiento inadecuados, vicio propio, demoras, insolvencias, radioactividad, guerra y huelgas. (Estos dos últimos quedan cubiertos con las siguientes cláusulas).

Institute War Clauses (Carga)

(Cláusula del Instituto para Guerra (Mercancías) 1/1/09).

Cubren riesgos relacionados con conflictos armados. Es una cobertura exclusivamente "a flote" (Waterborne Agreement) ; es decir, a bordo del buque, a excepción cuando las mercancías deban ser descargadas en un puerto de arribada o transbordo. Incluyen guerras, revoluciones, rebeliones, insurrecciones, luchas y actuaciones hostiles en general así como captura, secuestro, embargo y detenciones, minas, torpedos y bombas abandonadas. También contemplan la avería gruesa incurrida en evitación de los restantes cubiertos.

Excluyen el dolo del asegurado, pérdidas de peso o volumen normales, desgaste, embalaje y acondicionamiento inadecuados, vicio propio, demoras, insolvencias, radioactividad y frustración de viaje.

Institute Strikes Clauses (Carga)

(Cláusula del Instituto para Huelga (Mercancías) 1/1/09).

Incluyen riesgos relacionados con conflictos laborales y hechos de terrorismo. La cobertura sólo alcanza a los daños físicos y directos causados por las acciones derivadas de los mencionados actos pero no sus consecuencias. Cubren huelgas, cierre patronal, disturbios laborales, motines y desórdenes civiles, así como actos de terrorismo y/o con móviles políticos. También cubren la avería gruesa incurrida en evitación de los restantes riesgos cubiertos.

Excluyen el dolo del asegurado, pérdidas de peso o volumen normales, desgaste, embalaje y acondicionamiento inadecuados, vicio propio, demoras, insolvencias, radioactividad, guerra y pérdida o frustración de viaje.

Existen otras muchas cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, y hay mercancías específicas con cláusulas destinadas a ellas, como por ejemplo el petróleo, mercancías bajo temperatura dirigida, el caucho, la madera, el carbón, etc.:

Bulk Oil – Petróleo a granel

Frozen Food Excl. Frozen Meat – Alimentos congelados excluyendo carne

Frozen Meat – Cobertura de carne congelada

Natural Rubber excl.. Liquid Latex – Caucho natural excluyendo látex

Timber Trade Federation – Comercio de la madera

Coal Clauses – Carbón

Etc.

SEGURO DE TRANSPORTES

Límites de responsabilidad del transportista



06

Medio de transporte		Responsabilidad en España (Transporte nacional)	Responsabilidad en el extranjero (Transporte internacional)
CORREOS 	No certificado	Ninguna responsabilidad	Ninguna responsabilidad
	Certificado	30 € por paquete	Hasta 5 Kg. 31 € Hasta 10 Kg. 47 € Hasta 15 Kg. 63 € Hasta 20 Kg. 79 €
	Valor declarado	Valor declarado	Valor declarado
CAMIÓN 		5,92 €/Kg. o valor declarado de la mercancía si éste es declarado	8,33 Unidades de cuenta por Kg. Bruto (Salvo aumento previo pago)
FERROCARRIL 		5,92 €/Kg. o valor declarado de la mercancía si éste es declarado	Se debe probar el perjuicio. 300% del porte o 600% del porte por culpa grave
AVIÓN 		16 €/Kg. o valor declarado 324 €/Kg. para equipajes	250 Francos oro o 17 unidades de cuenta por Kg. de mercancía dañada o perdida
MARÍTIMO 		Los límites se fijan libremente	666,67 Derechos especiales de giro por bulto, o 2 Derechos especiales de giro por Kg.

SEGURO DE TRANSPORTES

Medidas y normas en caso de siniestro de mercancías.

Carta de Reclamación



Buques o aviones



TRANSPORTE NACIONAL

Por daños manifiestos exteriormente

Efectuar las correspondientes reservas sobre el estado de las mercancías en el conocimiento de embarque

Por daños no manifiestos

Dentro de las 24 horas siguientes a la entrega

TRANSPORTE INTERNACIONAL

Por daños manifiestos exteriormente

Efectuar las reservas en el conocimiento de embarque

Por daños no manifiestos

Dentro de los tres días siguientes

NOTIFICACIÓN

Aviso inmediato cuando tenga conocimiento del siniestro

OTRAS MEDIDAS

07

Camiones o automóviles



Ferrocarril



Efectuar las correspondientes reservas en la carta de porte y/o albarán

En el mismo acto de la entrega

Efectuar las reservas en la carta de porte y/o albarán

Al retirar la mercancía del destinatario

Dentro de los siete días siguientes a la entrega de la mercancía al destinatario

Dentro de las 24 horas siguientes a que tengan conocimiento de los hechos, pero siempre antes de que haya procedido a la retirada de las mercancías siniestradas de la empresa porteadora

En caso de robo total o parcial ha de denunciarse el hecho ante las autoridades competentes

Acta de reconocimiento de los daños en presencia del jefe de estación y firmado por el mismo



www.fiatc.es

© FIATC Seguros

Primera edición: Marzo 2023

Tirada: 2.500 ejemplares

 Papel reciclado Nautilus de 160 gr. en el interior y de 250 gr. para la portada.



FIATCMI
SEGUROS

www.fiatc.es

