RAMO:
TRANSPORTE Y SEGUROS INTERNACIONALES

IPLACEX
instituto profesional

UNIDAD I

TRANSPORTE INTERNACIONAL

1. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

El transporte es una de las principales funciones logísticas[1], se encuentra inserto en lo que se denomina como distribución física internacional. Además, tiene la triste imagen de representar la mayor parte de los costos logísticos en la mayoría de las organizaciones; no obstante, esto tiene un papel fundamental en el desempeño de diversas dimensiones del servicio al cliente, cuya satisfacción es el fin último de la logística integral.

Visto desde el punto de vista de los costos, representa cerca del 60% de los gastos logísticos, lo que en algunos casos puede significar que, en términos porcentuales, es hasta tres veces la ganancia de una compañía, como el caso del sector de distribución de combustibles, por ejemplo.

Las principales funciones del transporte están ligadas básicamente a la utilidad de tiempo y de lugar. La utilidad de tiempo busca que el producto esté disponible cuando el cliente lo necesite. En este caso, las organizaciones siempre deben tener almacenadas una cantidad suficiente de productos, con el fin de poder abastecer a aquellos clientes que lo requieran, en cualquier momento; y la utilidad de lugar consiste en que los consumidores puedan acceder fácilmente a los productos. En este caso, las organizaciones deben acercar sus productos al público, debiendo transportarlos y distribuirlos a diferentes zonas.

De acuerdo a lo anterior, el transporte de mercaderías, desde sus inicios, ha sido utilizado para llegar oportunamente (o al menos intentar hacerlo) con los productos donde existe demanda potencial, considerando como oportuno, llegar dentro del plazo adecuado a las necesidades del comprador. Por lo tanto, la buena utilización del medio de transporte continúa siendo fundamental para que sea atendido un objetivo logístico, que es el producto correcto, en la cantidad solicitada, en el momento oportuno, y en el lugar adecuado, todo al menor costo posible.

Muchas empresas vislumbran en la función de transporte, una forma de obtener diferencial competitivo. De ahí que en los últimos años existan tantas iniciativas para perfeccionar las actividades del transporte, en las que destacan las inversiones realizadas en tecnología de información, cuyo objetivo es proveer a las empresas de un mejor planeamiento y control de operación, así como la búsqueda de soluciones intermodales[2] que posibiliten una reducción significativa en los costos.

---

[1] La logística corresponde a un proceso de planear, implementar y controlar el eficiente flujo y almacenaje de los bienes y la información relacionada, desde el punto de origen, hasta el punto de consumo.

[2] Las soluciones intermodales son aquellas actividades que utilizan más de un modo de transporte, a fin de encontrar la combinación que permita reducir los costos, lo cual incluye conexiones de transporte, selección, cooperación y coordinación entre varias modalidades; dicha combinación podrá involucrar el transporte aéreo, marítimo o terrestre.

La función transporte debe entenderse también sobre una perspectiva de integración a las demás funciones logísticas, dado que tiene un papel fundamental en varias estrategias de la red logística, tornando necesaria la generación de soluciones que posibiliten flexibilidad y velocidad en la respuesta al cliente, al menor costo posible, generando así mayor competitividad para la empresa.

Dentro de los principales puntos que afectan la función transporte, se destacan aquellos relacionados al stock y al servicio al cliente.

En cuanto al transporte al servicio del stock; el punto central es la relación que existe entre las políticas de transporte y de stock. Dentro de una visión limitada, el gestor de stock posee comúnmente el objetivo de minimizar los costos de almacenaje, sin analizar todos los costos de esa manutención. Este tipo de procedimiento impacta, en forma negativa, a otras funciones, como por ejemplo, la producción, que pasa a necesitar mayor flexibilidad, al tener que entregar para despacho lotes menores y más frecuentes, lo que ocasiona un costo mayor; y por lo mismo, la gestión de transporte se caracteriza por un mayor fraccionamiento, conllevando a un aumento general en el costo unitario de transporte.

En la actualidad existen otras operaciones y gestiones logísticas, más adecuadas y estratégicas, y basadas en el tiempo, como por ejemplo, el sistema Just in Time (JIT) o el Excellent Customer Response (ECR).

El sistema Just in Time, o en español, justo a tiempo, es una filosofía que define la forma en que debería optimizarse un sistema de producción. La ventaja competitiva de este sistema deriva de la capacidad que tiene la empresa para entregar al mercado el producto solicitado, en un tiempo breve, en la cantidad requerida.

El sistema Efficient Customer Response, es un concepto estratégico que ha sido desarrollado en los Estados Unidos a partir de 1987, gracias a la acción conjunta y solidaria de un gran distribuidor norteamericano y un industrial de dimensión mundial. En la ECR, todos los actores de la cadena logística global se dan los medios para unirse y operar juntos, creando relaciones de confianza e intercambiando, por ejemplo, la información sobre las ventas previstas, las necesidades de los clientes, en vez de llevar a cabo acciones independientes.

Como se puede observar, estas estrategias buscan reducir el stock a partir de una visión integrada de la logística, exigiendo a la función transporte, la rapidez y consistencia necesaria para atender los tamaños de lote y los plazos de entrega.

En cuanto al transporte al servicio del cliente; el impacto que ha tenido el transporte en el servicio al cliente es uno de los más significativos y las principales exigencias del mercado generalmente están ligadas a la puntualidad de servicio (además del propio tiempo de viaje); la capacidad de proveer un servicio puerta a puerta; la flexibilidad, lo que habla del manejo de una gran variedad de productos; el gerenciamiento de los riesgos asociados a robos,

daños y fallas; y la capacidad del transportista de ofrecer más que un servicio básico de transporte, tornándose capaz de ejecutar otras funciones logísticas. Las respuestas para cada una de esas exigencias están vinculadas al desempeño y las características de cada modo de transporte, no tanto respecto a sus dimensiones estructurales, sino a su estructura de costos.

Ahora bien, como se ha visto de manera general, la buena gestión que se pueda lograr sobre el transporte internacional puede llegar a ser que la empresa sea más competitiva y con ello tener mejor presencia en los mercados. Esto parte por elegir el medio de transporte más adecuado para los productos, o carga, si se utiliza el concepto desde el punto de vista del transporte. La elección del medio de transporte pasa por entender claramente qué tipo de carga es la que se desea transportar y cuál es el envase más adecuado para el producto. La idea es que se llegue a destino, cumpliendo los objetivos logísticos.

Realice ejercicios Nº 1 y 2

2. TIPOS DE EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

Existen diversas empresas que ofrecen servicios de transporte internacional; entre ellos se encuentran las compañías navieras, las aerolíneas, las empresas de ferrocarriles, los camiones y los forwarders, también denominados transitarios. A continuación, se explicarán las características de cada uno de ellos.

a) Compañías Navieras

A este tipo de compañía también se les denomina como “armadores”; y son aquellas que están encargadas de la ejecución física del transporte marítimo, es decir, son los transportistas del modo marítimo, usuarios de la infraestructura portuaria. Los fletes que cobran a las cargas, estarán relacionados con la eficiencia de los puertos.

Según el Código de Comercio de Chile, el armador es la persona natural o jurídica, sea o no propietario de la nave, que la explota y expide en su nombre.

Se presumirá que el propietario o los copropietarios de la nave son sus armadores, salvo prueba de lo contrario.

Operador es la persona que sin tener la calidad de armador, a virtud de un mandato de éste ejecuta a nombre propio o en el de su mandante los contratos de transporte u otros para la explotación de naves, soportando las responsabilidades consiguientes.

Los términos armador y naviero, se entienden sinónimos.

La persona natural o jurídica que asuma la explotación de una nave, deberá hacer declaración de armador ante la autoridad marítima del puerto de su matrícula. De lo contrario, el propietario y el armador responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la nave.

El armador responde en la forma que prescriben en el Código de Comercio y la Ley de Navegación, de las obligaciones contraídas por el capitán que conciernen a la nave y a la expedición. Responde, asimismo, en igual forma, por las indemnizaciones a favor de terceros por los hechos del capitán, oficiales y tripulación.

En la mayoría de los casos, para el armador, los tráficos tramp[3] son su único cometido, ya que incluso, las operaciones de estiba/desestiba[4] y carga/descarga suelen ser por cuenta del cargador. El servicio ofertado es "puerto a puerto" o en "flete FIOS" [5], que es la condición más habitual en los tráficos tramp de fletamentos por viaje.

En los tráficos de línea regular, la compañía naviera es generalmente la propietaria de los buques y de los contenedores. La comercialización de sus bodegas la puede realizar directamente; por medio de agencias locales propias o delegaciones; o indirectamente, a través de transitarios[6]

La diferencia entre tráficos tramp y tráficos de línea regular, consiste en que, los buques que transportan carga fraccionada se emplean generalmente en transporte de línea regular, mientras que los que portan cargas masivas, se utilizan en tráficos errantes, también llamados tramp.

b) Compañías de Aerolíneas o Aéreas

Estas compañías, siguen siendo relativamente costosas si sólo se considera el flete como componente del costo, a pesar de la aparición de modelos de aviones con gran potencia, los que presentan un fuselaje ancho, lo cual ha reducido un poco este costo. Los equipos de cargue y descargue están alcanzando un alto nivel de eficiencia. Este modo de transporte tiene la ventaja de su rapidez y los aeropuertos gozan de condiciones que permiten cumplir los trámites de desaduanamiento con gran prontitud.

---

[3] Los tráficos tramp se basan en la contratación del espacio de carga completo o parcial de un buque para realizar uno o varios viajes o por un período de tiempo determinado.
[4] La estiba consiste en la colocación de la mercancía en el interior de los vehículos de transporte o unidades de carga, como por ejemplo, el contenedor. La desestiba consiste en sacar la mercancía de los vehículos.
[5] El flete FIOS (free in and out stowed), es un tipo de flete que no contempla los gastos de carga, descarga, ni tampoco los gastos de estiba a bordo.
[6] Los transitarios también llamados forwarders, son aquellos que realizan labores de coordinación de los trayectos terrestres y marítimos en una operación multimodal.

Como es necesario trasladar la carga desde y hacia los aeropuertos por medio de otros modos de transporte, el diseño de piezas, unidades de carga o contenedores debe adaptarse en lo posible a ambos modos de transporte. El transporte aéreo es el más adecuado para bienes perecederos o artículos de alto valor, ya que los daños que se producen durante el tránsito son mínimos si el embalaje es adecuado.

c) Empresas de Ferrocarriles

Este tipo de empresas se utiliza, debido a que es el modo de transporte más adecuado para trasladar materiales pesados o voluminosos, y para viajes entre ciudades muy distantes.

La velocidad de los trenes ha aumentado y cuentan con una amplia gama de diferentes tipos de vagones para las distintas clases de carga; además, tienen la ventaja de poder manejar despachos muy grandes y ser menos propensos a las demoras y los efectos del mal tiempo.

El transporte de bienes por ferrocarril compite con el transporte en camiones, pero es posible que el primero tarde más tiempo cuando no se puede realizar por una vía férrea directa.

d) Empresas de Camiones

Este tipo de empresas existe debido a que usualmente, el transporte en camión es más conveniente que el transporte en ferrocarril y más barato que el aéreo, además de estar en capacidad de prestar un servicio puerta a puerta sin manipuleo intermedio.

En el transporte carretero se cuenta con una mayor frecuencia de despacho y con más vehículos especializados que en cualquiera de los demás modos. Es evidente que es más adecuado para los viajes por tierra, pero su utilización también es común cuando se hacen trayectos cortos en transbordadores marinos de autotransbordos (RO/RO)[7], como por ejemplo, los viajes desde África o Asia hasta Estados Unidos. Además, los camiones tienen a cargo el pretransporte y el postransporte para los modos ferroviario o aéreo.

[7] RO/RO, es un sistema internacional de transporte que consiste en que el vehículo que transporta al contenedor por carretera sube a un barco transportador y es llevado en él hasta el puerto de destino, donde el vehículo baja por sus propios medios y llega con el contenedor a la bodega del comprador, donde se descarga, evitando de este modo que la carga sufra manipulación en el trayecto, salvo su carga y descarga.

e) Forwarders u Operadores de Transporte Multimodal

Los operadores de transporte multimodal o forwarders, corresponden a una persona que efectúa un contrato de transporte multimodal, actuando como principal, y asumiendo la responsabilidad por el desarrollo del contrato.

El transporte multimodal corresponde al traslado de mercancías por a lo menos dos modos de transporte diferentes (aéreo, marítimo o terrestre), desde un lugar en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.

De esta forma, una exportación que va desde Chile a Suiza, puede utilizar el transporte marítimo y terrestre; por ejemplo, la carga que sale de las bodegas del exportador puede ser trasladada por carretera hasta el puerto de Valparaíso, en cuyo caso se utilizará el transporte terrestre; luego, desde el puerto de Valparaíso (Chile), se embarca hasta llegar al puerto de Rótterdam (Holanda), en cuya situación se utilizará el transporte marítimo, y posteriormente, una vez que ha llegado a Holanda puede ser trasladado por transporte terrestre hasta llegar a las bodegas del importador en Suiza.

Realice ejercicio Nº 3

3. TRANSPORTE INTERNACIONAL

La globalización ha cambiado definitivamente la manera en que los países crecen, se desarrollan, comunican y aprenden, lo cual ha traído consigo el planteamiento de nuevos retos y oportunidades que afectan las economías de los diferentes países y la manera en que los gobiernos y privados toman decisiones.

Dada la creciente globalización y la apertura al comercio exterior que están teniendo la mayoría de las economías, entre ellos Chile, es muy importante que existan sistemas de transporte eficientes, que permitan el traslado de mercancías desde un lugar a otro.

Así, como se puede observar, los sistemas de transporte consisten en una red de carreteras, vías ferroviarias, puertos, aeropuertos y terrapuertos, los cuales en algunos países, dichos sistemas están comunicados eficientemente a través de una gestión y operación de logística muy adecuada.

A continuación, se explicarán cada uno de las modalidades de transporte que pueden ser utilizadas para el traslado de mercancías, pudiendo utilizarse en algunos casos una

combinación de ellos, lo que dependerá entre otros factores, de los medios de transporte disponibles y de las características que presente el producto.

Transporte Marítimo

El transporte marítimo es, por su capacidad, el medio de transporte empleado con mayor frecuencia en el tráfico internacional de mercancías.

Su carácter internacional viene dado por su propia naturaleza, ya que se perfila como el medio económico idóneo para mover grandes volúmenes de mercancías entre puntos geográficamente distantes.

La versatilidad y flexibilidad que lo caracterizan derivan de la gran variedad de buques existentes en la actualidad, adaptados al transporte de todo tipo de cargas.

Para una eficiente utilización del transporte marítimo, resulta conveniente no sólo tener una visión en conjunto de las características principales que lo componen, sino también es necesario describir las funciones de los entes que participan en sus operaciones. Todo lo anterior será explicado a continuación, a fin de que el usuario conozca los aspectos generales que lo definen, así como también la competencia de cada uno de dichos entes.

Comercio Marítimo

De entre los medios de trasporte, puede decirse que es el transporte marítimo el que, por su capacidad, mueve el mayor volumen de mercancías en el tráfico internacional (las estadísticas indican que el 95% del comercio a nivel mundial, se realiza por medio de este tráfico).

Este modo de transporte, en consecuencia, es uno de los que mayormente se encuentra influenciado por el desarrollo económico de las naciones, por lo que ha tenido que responder a las presiones del comercio, sufriendo grandes cambios, tendientes principalmente a aumentar su capacidad de carga y rapidez, así como su especialización.

Asimismo, el transporte marítimo, comparado con los demás medios de transporte, es el que presenta los menores costos, en función de la capacidad de arrastre de los buques mercantes; además de que actualmente se ha diversificado de tal manera que puede cubrir los destinos más lejanos.

Las características esenciales del tráfico marítimo son las siguientes:

- Carácter internacional: deriva de la propia naturaleza de este transporte, ya que es prácticamente el único medio económico capaz de trasportar grandes volúmenes de mercancías entre puntos distantes geográficamente.

- Capacidad: los tonelajes de los buques llegaron, hace no muchos años, a superar el medio millón de toneladas de peso muerto (TPM) en los grandes petroleros, si bien, debido a las sucesivas crisis de petróleo, se encuentra superada la época en donde existían grandes compañías transportistas de crudo, denominadas VLCC[8], ya que en la actualidad pocos buques superan las 300.000 TPM.

  En términos de contenedores, el escenario también ha cambiado de manera importante, hoy no es noticia saber sobre buques con una capacidad de 20.000 a más TEUS[9].

- Flexibilidad: esta característica viene dada por la posibilidad de emplear buques desde pequeños tamaños (100 TPM) hasta los mencionados VLCC.

- Versatilidad: se han construido buques adaptados a todo tipo de cargas, como por ejemplo, carga general, unitarizada, suelta o a granel.

- Competencia: el mundo ya está definitivamente abriéndose al comercio, las barreras están cayendo y, por lo tanto, el régimen de comercio se efectúa en libre competencia, lo que obviamente es aplicable al mercado de los fletes.

- Clasificación del Transporte Marítimo

Según el Derecho Marítimo, el transporte por esta vía puede clasificarse de acuerdo a la regularidad y a la eventualidad de éste. A continuación, se explicará en qué consiste cada uno de ellos.

a) Transporte Marítimo de Línea Regular: este tipo de transporte ofrece a los pequeños y medianos cargadores un servicio con itinerarios geográficos regulares, escalas y puertos fijos, y precios o tarifas preestablecidas.

   El transporte marítimo de línea regular puede a su vez efectuarse según tres regímenes diferentes: régimen de conferencias de fletes, régimen de armadores independientes y régimen de consorcios.

[8] Very large crude carriers.
[9] TEUS, corresponde a twenty equivalent unit, cuyo significado en español es, contenedor de 20 pies.

- Régimen de conferencias de fletes: la carga fraccionada se transporta habitualmente en buques de línea regular, esto es, en trayectos repetidos con regularidad, cuyos itinerarios (para los que se hacía necesario transportar un volumen de carga elevado) estaban cubiertos por varias líneas que competían entre sí.

- Régimen de armadores independientes u outsiders: son armadores independientes que cubren una ruta determinada en competencia directa con las conferencias de fletes, ofreciendo también itinerarios, puertos y frecuencias preestablecidas, pero en condiciones más ventajosas.

  Los outsiders constituyen un elemento esencial para mantener los fletes a precios ajustados y competitivos.

- Régimen de consorcios: varias compañías navieras se unen en consorcio aportando sus buques y medios económicos, a fin de gestionar en conjunto la explotación de una línea regular.

Los servicios de transporte regular presentan diversas características, ellas son:

- Operan rutas fijas preestablecidas y siempre a un mismo grupo de puertos.

- Cuentan con itinerarios con fechas programadas de llegadas y salidas, operan con regularidad de acuerdo a la demanda del mercado.

- Ofertan espacio disponible en los buques, para embarques pequeños de carga general o heterogénea, en algunas ocasiones ofrecen fletes promocionales a determinados productos y diversos destinos.

b) Transporte Marítimo Eventual: este tipo de transporte no tiene una ruta fija, por lo tanto, se distinguen por cubrir cualquier ruta en el tráfico mundial; no tienen clientes fijos, por esta razón, tienen un amplio conocimiento sobre las condiciones existentes en el mercado marítimo, logrando una optimización de sus buques; y no tienen itinerarios fijos, por lo que buscan carga en todas las regiones.

Estos servicios se pueden contratar con la intermediación de corredores o directamente en las bolsas – mercados de fletes, donde concurren oferentes de servicios y/o embarcaciones para el transporte de mercancías.

Dicho transporte también se puede realizar mediante contratos de fletamento; dichos fletamentos son contratos de utilización o arrendamiento de un buque, los cuales pueden ser empleados con diferentes fines. El usuario puede desear transportar la carga por su cuenta, subcontratar una nave, o bien, utilizarla como buque de carga general.

En este sentido, es conveniente establecer la diferencia que existe entre un conocimiento de embarque y una póliza de fletamento, también llamado contrato de arrendamiento de buque, fletamento o póliza de transporte.

El primero consiste en que el armador o propietario del buque se compromete a prestar un servicio de transporte, con un buque que él equipa y dota de tripulación, y de cuya administración y navegación sigue siendo responsable durante la ejecución del contrato; mientras que en el segundo, se requiere del uso del espacio total de la embarcación, o de gran parte de los espacios de la misma, por lo tanto, el propietario o representante del cargamento (llamado fletador), conviene con el propietario del buque (llamado fletante) el espacio que necesita y que puede ser total o parcial, así como las condiciones bajo las que se dará el contrato o póliza de fletamento.

- Clasificación de las Naves

Las naves utilizadas en el transporte marítimo para el traslado de mercancía se pueden clasificar de diferentes formas, lo que dependerá del tipo de carga que se transporte. A continuación, se explicarán a modo general, los distintos tipos de naves.

a) Buques de carga general: también conocidos como “general cargo” o “multipropósito”; estos tipos de buques pueden tener una o varias cubiertas y transportan todo tipo de mercancías y containers. Abundan los tweendeckers/con entrepuente con objeto de maximizar el espacio útil de carga. Este tipo de buques puede o no tener medios propios (grúas).

b) Buques tanques o “tankers”: son aquellos dedicados al transporte de línea de crudo de petróleo, productos refinados o químicos, gases licuados, etc.

c) Buques graneleros o “bulk carriers”: suelen ser empleados para carga a granel, variando en su tamaño, lo que les determina su característica según donde naveguen. Los llamados Panamax son de 60/70.000 toneladas con manga y calado suficiente para transitar por el Canal de Panamá. Cuando exceden en dimensiones se les denomina Cape size.

   Aquellos de entre 130/150.000 toneladas de peso muerto (dwt), con capacidad para transportar un millón de barriles de crudo, y quizás 120/140.000 toneladas de carga a través del Canal de Suez se les denomina Suezmax, los cuales preferentemente transportan minerales y cereales.

d) Buques porta contenedores o “containers carriers”: se dividen en oceánicos y “feeders” (alimentadores). Los primeros transportan millares de TEUS entre los grandes puertos mundiales. Los segundos efectúan la recogida / distribución en los puertos menores, a fin de dar servicio a los primeros.

e) Buques roll on – roll off o de transbordo rodado: son aquellos destinados al transporte de carga rodante, tales como: automóviles, camiones, tractores, incluso grúas con orugas, aunque estas últimas deben usar cuerdas muy gruesas y resistentes para moverse en los muelles, las cuerdas son utilizadas como rieles para que las orugas no tengan contacto con la carpeta del muelle y la rompan.

Estos buques tienen rampas de acceso y descarga, las cuales normalmente están ubicadas en la popa del buque, aunque hay algunos que también tienen en estribor o babor.

f) Buques para transporte de barcazas: son buques concebidos para transportar mercancías entre puertos de cabecera de importantes hinterlands fluviales[10]. Se cargan con grandes grúas del propio buque (Tipo LASH) o a través de compuertas (tipo BACO).

Realice ejercicios Nº 4 y 5

Personas que Intervienen en el Transporte Marítimo

En el transporte por mar existen diversas personas que intervienen en la operación, ellas son:

a) Empresas portuarias (operadores de terminales): históricamente eran constituidas por organismos públicos, pero últimamente también figuran puertos de administración privada o mixta.

Estas empresas tienen a su cargo los sitios de atraque de las naves y las explanadas y/o depósitos de los puertos, actuando en lo que se denomina zona primaria aduanera.

b) Armadores, navieros o compañías navieras: como se dijo anteriormente, estos transportistas son aquellas personas naturales o jurídicas que utilizan la infraestructura portuaria, pudiendo ser o no propietarios de la nave, quienes tienen la facultad de explotarla y expedirla a su nombre.

[10] Un hinterland fluvial es una zona geográfica que canaliza sus contactos con el exterior. Desde este punto de vista, un hinterland económicamente potente exigirá que el nudo se dote de medios para atenderlo bien. Así, un nudo bien preparado facilitará el desarrollo económico. En otras palabras, el hinterland representa un factor integrador en la conformación de una logística multimodal de transporte que, contemplando todos los vectores posibles (carretero - ferroviario - fluvial/marítimo), permite acercar a todos y cada uno de los operadores, en la idea de usar el puerto como vía más adecuada para canalizar, desde el país hacia el exterior su producción, así como servir a la importación en la entrada de sus insumos.

Asimismo, salvo prueba en contrario, se supondrá que el propietario o los copropietarios de la nave son sus armadores.

Los operadores son aquellas personas naturales o jurídicas que no tienen la condición de armador; sin embargo, por medio de un mandato otorgado por el armador podrá ejecutar a nombre de éste o en su propio nombre, los contratos de transporte u otros requeridos para la explotación de naves, soportando las responsabilidades consiguientes.

Los operadores, deberán hacer declaración de armador ante la autoridad marítima del puerto de su matrícula; de no hacerlo, el propietario y el armador responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la nave.

c) Agentes de naves, son empresas que prestan servicios operacionales y comerciales a las cargas. Se ocupan de vender el espacio de bodega y de apoyar logísticamente a la nave.

En Chile, estos agentes también están definidos en el Código de Comercio como sigue:

> "Agentes generales son las personas naturales o jurídicas que actúan en nombre de un armador extranjero, con el carácter de mandatario mercantil".
>
> Agentes de naves o consignatarios de naves son las personas, naturales o jurídicas chilenas, que actúan, sea en nombre del armador, del dueño o del capitán de una nave y en representación de ellos, para todos los actos o gestiones concernientes a la atención de la nave en el puerto de su consignatario".

Por lo tanto, la ley los ha hecho responsables de la transferencia de las cargas, vale decir, de la maniobra que va desde la bodega al recinto portuario y viceversa.

Sin perjuicio de la representación del agente de naves ante las autoridades, éste, por cuenta del dueño, armador o capitán, podrá prestar, sea directamente o a través de terceros, uno o varios de los servicios relativos a la atención de la nave en puerto, tales como:

- Recibir y asistir al arrivo a un puerto, a la nave que le fuere consignada.
- Preparar, en cuanto sea necesario, el alistamiento y expedición de la nave, practicando las diligencias pertinentes para proveerla y armarla adecuadamente en todo lo que fuere menester.
- Practicar todas las diligencias que sean necesarias para obtener el despacho de la nave.

- Practicar las diligencias necesarias para dar estricto cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad del Estado, en el ejercicio de sus funciones.
- Prestar asistencia requerida por el capitán de la nave.
- Contratar al personal necesario para la atención y operación de la nave en puerto.
- Recibir las mercancías para su desembarque, en conformidad con la documentación pertinente.
- Atender y supervigilar las faenas de carga y descarga, incluyendo la estiba y desestiba de las mercancías.
- Recibir los conocimientos de embarque y entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios.
- Firmar como representante del capitán, o de quienes estén operando comercialmente la nave, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria.
- En general, realizar todos los actos o gestiones concernientes a la atención de la nave en el puerto de su consignación, sin perjuicio de las instrucciones específicas que le confieran sus mandantes.

d) Agentes operadores de estiba y desestiba: son empresas que están autorizadas para operar con personal en las faenas portuarias. Cuentan con autorización de la autoridad marítima, portuaria y aduanera para prestar servicios en la zona primaria aduanera, tales como: carga, descarga, movilización, removidos, reembalajes, división de bultos, etc.

El Código de Comercio de Chile en su Libro III, Título IV, artículo 917, los define como:

"Agentes de estiba y desestiba o empresas de muellaje son las personas, naturales o jurídicas chilenas, que efectúan en forma total o parcial la movilización de la carga entre la nave y los recintos portuarios o los medios de transporte terrestre y viceversa".

El agente de estiba y de desestiba representará a su cliente ante las autoridades marítimas y portuarias, y podrá prestar, en general, los siguientes servicios:

- Estiba y desestiba, y demás faenas anexas en la operación de carga o descarga de las naves y artefactos navales.

- Estiba y desestiba interior de contenedores, dentro de los recintos portuarios.

- En general, todos aquellos actos y gestiones propios de la movilización de la carga entre la nave y los medios de transporte terrestre y viceversa, incluyendo las operaciones intermedias que se deban realizar en los recintos portuarios y en naves atracadas o a la gira, tales como: arrumajes, apilamientos, desplazamientos horizontales y verticales, depósitos o almacenamientos.

e) Agentes operadores de contenedores: corresponden a empresas que están autorizadas por la aduana para manejar una partida de contenedores bajo la figura de admisión temporal global. Poseen terminales para almacenaje de contenedores, reparación. Además, ofrecen los servicios de llenado o consolidación de contenedores.

f) Agentes de embarques (freight forwarders agents): son empresas que operan como intermediarios entre la nave y las cargas. Normalmente actúan por mandato del dueño de la mercancía para negociar su expedición. Los agentes de embarques son eslabones en la cadena de comercialización de los servicios de transporte, actuando indistintamente del modo, como agentes consolidadores de carga.

g) Propietario: corresponde a la persona física, conocido también como armador titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

h) Agente de carga o consolidador: estos términos, en general se emplean como sinónimos y se refieren a las personas físicas que reciben cargas de distintas empresas exportadoras, llevando a cabo consolidaciones de mercancías para su transporte, para lo cual expiden conocimientos de embarque a cada uno de sus clientes.

Realice ejercicio Nº 6

Costos Asociados al Transporte Marítimo

El pago por el servicio de transporte de mercancías se denomina “flete”. El flete se define como la suma pagada al porteador[11] por el traslado de mercancías. Los fletes totales de la distribución física internacional (DFI) son la suma de los fletes correspondientes a cada porción del trayecto, es decir, el trayecto en el país exportador hasta el lugar de embarque internacional; luego, durante el tránsito internacional, entre otros lugares de embarque y desembarque, y finalmente, en el país importador, desde el lugar de desembarque internacional hasta el local del importador.

Los valores del transporte son determinados por el precio en el mercado y éste, a su vez, se ve afectado por la tasa inflacionaria y la devaluación del dólar frente a las monedas europeas.

[11] Porteador es la persona física o jurídica que asume la obligación de transportar la cosa o cosas en las condiciones pactadas.

La demanda por un determinado modo de transporte refleja la demanda del producto en el mercado, ya que por ejemplo, si existe gran demanda de un producto determinado, se requerirán mayores cantidades de dicho producto, lo que implica que se necesite un medio de transporte en el cual se pueda transportar un mayor volumen, tales como contenedores, lo cual provocará que la oferta de servicios de transporte reaccione ante esta situación del mercado.

Ahora bien, con respecto al transporte marítimo, los fletes constituyen la compensación pagada a los armadores por el transporte de mercancías de un puerto a otro, según las condiciones estipuladas en el conocimiento de embarque (B/L), en los servicios de líneas regulares y en la póliza de fletamento en el servicio arrendado.

- Tarifa Marítima Servicio Regular de Línea

El servicio de fletes regulares está compuesto por tres elementos, los cuales se detallan a continuación:

a) Tarifa Básica o Base: en este caso, la unidad tarifaria representa el pago que debe efectuar el cliente por lo servicios de fletes, los cuales se liquidan sobre la base de uno de los siguientes parámetros:

- Peso: caso en el cual la mercancía no influye sobre la determinación de la tarifa del flete, por ejemplo, US$ 50 por TM.

- Volumen: caso en el cual el peso de la mercancía no influye sobre el flete, normalmente presenta una estructura como la siguiente: US$ 50 por m^3 o US$ 50 por 40 $pies^3$.

- Volumen de peso: caso en que el flete se cotiza sobre la base del parámetro más alto, a discreción de la compañía naviera, normalmente presenta una estructura como la siguiente: US$ 50 por ton. o US$ 50 por 2.000 libras.

- Ad Valorem: algunas compañías navieras cotizan los fletes de esta forma, cuando se trata de mercancías de un alto valor sobre el valor FAS o FOB.

- Unidad comercial: por tambor (líquidos), por fardo (fibras), por cabeza (ganado), entre otros. Por ejemplo, US$ 50 por unidad comercial.

- Peso volumen más ad valorem: en ciertos casos, las compañías navieras, dado el alto valor comercial de la mercancía, calcula sus tarifas de flete con base en el volumen o peso, más una tarifa ad valorem, por ejemplo, US$ 50 por m^3 o 40 $pies^3$ o TM, más 3% ad valorem. A pesar de lo anterior, las compañías navieras han fijado una relación

peso volumen de $1m^3$ = 1TM, sobre la cual se cotiza el flete. Se denomina "tonelada-flete".

b) Recargos: como se mencionó anteriormente, distintos factores recargan la tarifa básica del flete tanto para el transporte marítimo como para otras modalidades de transporte.

Los recargos son gravámenes que se producen en el normal desarrollo de la explotación de los servicios y por algunas condiciones especiales que se presentan en el transcurso de la operación, incrementando directamente el importe del flete base.

Existen diferentes tipos de recargos que pueden cobrarse en el transporte marítimo, ellos son:

- Bill of lading fee (B/L fee): consiste en un recargo porcentual sobre el flete base, el cual se aplica cuando el flete viene por cobrar (collect). Al ser un porcentaje sobre el flete base, no afecta a los demás recargos.

- Bunker adjustment factor (BAF): ajuste por variación del petróleo. Este tipo de recargo es un porcentaje que se aplica a la tarifa base o un valor fijo.

- Currency adjustment factor (CAF): ajuste por variación de paridad. Este tipo de recargo es un porcentaje que se aplica a la tarifa base o un valor fijo.

La diferencia entre BAF y CAF es que el primero refleja las variaciones en el precio del combustible y el segundo refleja la variación en los tipos de cambio de las divisas en las que se cotiza el flete.

- Documentation fee (DOF): es un recargo efectuado por aquellas operaciones adicionales, básicamente referidas a la preparación de documentación especial. Por ejemplo, negociar una carta de crédito o hacer la documentación de embarque. Muchos trader o dealers (comerciantes) en USA no saben la operativa o la preparación documental de un embarque y lo traspasan al embarcador.

- Gate in: corresponde a un cobro efectuado por la naviera por el concepto de recepción de la carga y acomodo al interior de la nave.

- Gate out: corresponde a un cobro realizado por la naviera por sacar la carga de la nave.

- Handling: es un recargo realizado por el manipuleo de la carga, a fin de dejarla lista para embarque o transferencia.

- Inland haulage (IH): corresponde a los gastos de transporte terrestres nacionales, y que se encuentran incluidos en el conocimiento de embarque (B/L).

- Inland freight: consiste en el flete interno o nacional que se ha efectuado, el cual se encarga del traslado a puerto o lugar de entrega, complemento del “pick up”. Este recargo sólo se paga cuando la cláusula de compra lo justifica, generalmente hasta FOB.

- Pick up: corresponde a un tramo corto del flete interno de embarque, por ejemplo, el exportador entrega la mercancía a un almacén intermedio (ese primer tramo es inland freight) y luego, desde este almacén hasta el lugar de entrega, se llama pick up.

- Puerto de inicio o final de ruta: este recargo lo aplican quienes se rigen por las normas de las conferencias, quienes no consideran un puerto en particular como puerto principal dentro de sus rutas.

- Recargo de contenedores: los buques que portan contenedores tienen parrillas estándares, por lo que en muchas ocasiones el uso de contenedores especiales entorpecen la instalación de otros, incurriendo en los siguientes recargos:

  - Carga extra larga y extra ancha: corresponde a un recargo por la utilización de un mayor espacio de estiba.

  - Carga pesada: este recargo se utiliza cuando se tienen que arrendar equipos especiales para levantar la carga pesada.

  - Transhipment (T/S): en español significa transbordo, y corresponde a los gastos adicionales por efectuar esta operación.

  - Pick season: es un recargo aplicable por embarques efectuados en temporada de alto tráfico.

  Es importante mencionar, que todos los recargos pasan a formar parte importante del flete, ya que aumentan la tarifa base de éste y en algunos casos, dicho aumento puede ser tan significativo que afectará directamente los costos de la cadena de distribución física.

  El grave problema que presentan los recargos para el usuario del transporte marítimo es la nula capacidad de negociación que existe sobre ellos, ya que son fijados por las conferencias o por los armadores, según sus propios estudios; además, no existe un límite de recargos que pueden ser incluidos dentro del flete, lo que puede elevar el costo del mismo por sobre lo presupuestado.

c) Descuentos: es importante señalar que la tarifa básica de flete puede disminuir cuando se aplican descuentos, los cuales consisten en reembolsos por: la lealtad de los embarcadores, el uso del servicio que presta una determinada compañía naviera de línea regular por cierto período de tiempo, o por el transporte de una determinada mercancía.

Los tipos más corrientes de descuento son:

- Reembolsos y deducciones: corresponden a rebajas tarifarias aplicadas por las compañías navieras de línea; éstos consisten en un incentivo concedido a aquellos clientes que utilizan exclusivamente los buques de línea regular. Existen dos modalidades de rebajas que se aplican a todas las tarifas, ellas son: entre 9% y 10% cuando se reembolsa al embarcador (exportador) después de un período de 6 meses; y entre un 8% y 9,5% aproximadamente, cuando se deducen de inmediato.

- Acuerdos por contrato: es otra modalidad de descuento, según la cual el embarcador (exportador) firma un contrato con el armador para el transporte de toda su mercancía en buques de navieras regular. Se aplican en general a grandes proyectos de infraestructura física, los cuales implican el transporte de grandes cantidades de equipo. En este caso, se concede al embarcador una tarifa de flete menor que la que se concede a otro sin contrato (alrededor del 10%).

- Acuerdos especiales por producto: existe otro tipo de acuerdo que se negocia, especialmente entre comerciantes y compañías navieras, sobre los productos que se embarcan con gran frecuencia, en grandes cantidades, y por un período corto de tiempo. Los embarques pueden ser ciertos productos, tales como: cobre, té, caucho, productos alimenticios o algodón.

- Tarifa Marítima de Servicio Eventual

Como se trata de un servicio que se ocupa de forma ocasional, el valor del flete se rige por el libre juego de la oferta y la demanda; sin embargo, a pesar de lo anterior, se cotizan sobre una base FIO, lo cual expresa que el porteador se encarga únicamente del servicio de transporte de las mercancías de puerto a puerto.

Las tarifas de flete para las diferentes modalidades de fletamento en este tipo de servicios se aplican como sigue:

- Cesión a casco desnudo o charter party: esta tarifa se aplica cuando se arrienda un buque con carga completa, especialmente para carga suelta (Break Bult). La tarifa se calcula por períodos de tiempo (días, semanas, meses, e incluso, por toda la vida útil del buque). Generalmente, se cotizan en función de la capacidad de la embarcación y se materializan en una suma global mensual, pagada por adelantado, a partir de la entrega del buque.

- Locación o sin cesión: las tarifas de los fletamentos se establecen por tiempo o por viaje, las dos variantes de esta modalidad se calculan de diferentes formas; fluctúan a la inversa de la variación de la oferta de carga en el mercado internacional.

- Por tiempo: la tarifa de flete se calcula diaria o mensualmente con base en las toneladas de peso muerto (TPM) del navío.

- Por viaje: la tarifa de flete se establece como una suma global, o por cantidad, usualmente con base en el peso de carga. La primera es la tarifa mínima que se reajusta cuando la cantidad de carga es mayor que la que se consigna en el conocimiento de embarque (B/L).

En el ejemplo que se muestra a continuación, se puede visualizar claramente cómo se deberán calcular los costos por concepto de flete marítimo.

Ejemplo de Cálculo de Flete Marítimo

La tarifa base es de US$ 3.500 desde el puerto de Valparaíso, Chile; al puerto de Barcelona, España; utilizando un contenedor de 20'.

Los recargos son:
CAF: 5%
BAF: US$ 250
Pick Season US$ 250

Se obtiene un descuento de un 15% por fidelidad.

En base a los datos entregados anteriormente, se puede calcular el valor total del flete marítimo, desde el puerto chileno hasta el español.

Flete		
Flete Base	3.500	
Descuento	525	US$ 3.500 x 15%
Valor Flete	2.975	
Recargos (+)		
CAF	148,75	US$ 2.975 x 5%
Bunker	250,00	
Pick Season	250,00	
Valor Recargos	648,75	
FLETE TOTAL	US$ 3623, 75	US$ 2.975 + US$ 648,75

Realice ejercicio Nº 7

El Transporte Terrestre

Chile cuenta con suficiente infraestructura que sirven como vías de comunicación, las que unidas a una amplia gama de servicios de carga terrestre son una ventaja para los exportadores nacionales. Dem su aplicación y estudio en cuanto a itinerarios, capacidad de carga y características de sus unidades dependen en gran parte, las cotizaciones FOB barco, CIF, etc., que propongan a su comprador en el extranjero.

En el transporte terrestre de mercancías intervienen tres partes, las cuales se mencionan a continuación:

a) Cargador o remitente: es la persona que contrata en nombre propio con el porteador y entrega la carga para su transporte. El cargador debe entregar las mercancías en el lugar y en el momento pactado, según las condiciones generales del porteador o las habitualmente utilizadas por el uso mercantil de la plaza.

b) Porteador: es la persona física o jurídica que asume la obligación de efectuar el transporte a cambio de un precio.

c) Destinatario: también llamado consignatario, es la persona física o jurídica a quien el porteador tiene la obligación de entregar la mercancía en el lugar y en el tiempo pactado, es decir, la persona a quien va dirigida la carga.

A continuación, se hará mención a dos tipos de transporte terrestre, el carretero y el ferroviario, cada uno de los cuales presenta características particulares.

Transporte Carretero

El transporte carretero es, por sus características, el único medio de trasporte que puede efectuar por sí mismo el servicio puerta a puerta.

La capacidad de los vehículos de carretera abarca desde pequeños envíos hasta cargas de gran volumen; así como también permite el transporte de todo género de mercancías, lo cual lo convierte en un tipo de transporte flexible y versátil.

Aunque no pueda afirmarse que el transporte carretero sea el medio más rápido, se utiliza con frecuencia para envíos urgentes, debido a las facilidades de carga y descarga que presenta y a la velocidad que alcanzan sus vehículos.

Los bienes o cosas de objeto de transporte por carretera han de ser corporales y susceptibles de traslado. Además, deberán estar descritas en la carta de porte, de forma que resulte posible su identificación.

La carta de porte es el documento formal, en impreso oficial, al que se incorporan las cláusulas del contrato de transporte por carretera. Su contenido comprende los datos personales del cargador, del porteador y del destinatario, la designación de la mercancía, el precio del transporte, la fecha de la expedición, y el lugar y plazo de entrega.

Asimismo, los bienes a trasladar también tendrán que encontrarse embalados adecuadamente, de modo que el porteador pueda comprobar si el contenido responde a lo previamente declarado por el cargador.

El precio del transporte, consiste en la contraprestación debida por la actividad desarrollada por el porteador (es quien asume la obligación de efectuar el transporte a cambio de un precio determinado), el cual puede ser satisfecho por el cargador[12], a lo que se denomina "porte pagado", o bien, debido por el consignatario[13], a lo que se llama "porte debido".

Para la determinación del precio de transporte y como regla general, rigen las normas de libertad de mercado; sin embargo, en el transporte de línea regular (la mayoría) el precio se encuentra intervenido por la administración, mediante el establecimiento de tarifas.

Además, cabe destacar que el transporte carretero se coordina fácilmente con otros medios y nudos de transporte, como los puertos, aeropuertos, y terminales ferroviarios, siendo la modalidad más adecuada para el transbordo de mercancías en el transporte multimodal.

De esta forma, este tipo de transporte tiene la gran característica de servir como interconexión con otros medios de trasporte, siendo en ocasiones, complemento de ellos. Actualmente su condición ha ido experimentando mejorías, debido al alcance tecnológico de los mercados, es así como aparece el sistema de localización automática de vehículos (AVL), utilizado para el control de la flota de camiones, hoy cada vez más reemplazado por los sistemas GPS, el cual permite encontrar la posición del vehículo vía satélite. Como se puede observar, la aplicación de este sistema se encuentra destinada a controlar la ubicación, el estado de situación de contenedores y de carga en la ruta.

[12] El cargador es la persona que contrata en nombre propio con el porteador y entrega la carga para su transporte. El cargador o remitente debe entregar las mercancías en el lugar y en el momento pactado, según las condiciones generales del porteador o las habitualmente utilizadas por el uso mercantil de la plaza.
[13] El consignatario es a quien el porteador tiene la obligación de entregar la mercancía en el lugar y en el tiempo pactado, es decir, la persona a quien va dirigida la carga.

Sin lugar a dudas este sistema permite a los usuarios tener un mejor manejo de cargas, abaratando costos de combustible (camiones que se alejan de sus rutas), pérdidas o daños de la carga, atrasos, hurtos, etc.

- Tipos de Servicios del Transporte Carretero

Los servicios que presta el transporte carretero pueden ser de tres tipos, de carga completa, parcial o combinada. A continuación, se explicará globalmente en qué consiste cada uno de ellos.

- Camión de carga completa: se presta cuando el embarcador tiene suficiente carga para contratar el servicio de un camión completo, según la capacidad que tenga el vehículo.

- Camión con carga parcial: en este caso, se completa la carga con mercancías pertenecientes a diferentes embarcadores. El agrupamiento de la carga lo realiza la empresa de transporte carretero o el agente transitario.

- Sistema combinado: tiene lugar cuando se transportan camiones y/o remolques en transbordadores. Este sistema se conoce mejor con el nombre de autotransbordo (RO/RO). Este servicio se presta en la mayoría de las regiones en desarrollo, por ejemplo, desde el Medio Oriente, el África Oriental y Occidental hasta Europa; y desde América Central, América del Sur y el Caribe hasta Estados Unidos.

- Características del Transporte Carretero

El transporte carretero presenta diversas características que lo distinguen de las demás modalidades de transporte, ellas son:

- Penetración: es el único medio de trasporte capaz de realizar por sí mismo y sin depender de ninguna otra modalidad, el servicio “de puerta a puerta”.

- Flexibilidad: los vehículos de carretera tienen capacidad para transportar desde pequeños paquetes a grandes volúmenes (transportes especiales). También poseen la versatilidad de transportar todo género de productos: sólidos, líquidos o gaseosos.

- Rapidez: aunque técnicamente no puede decirse que el transporte por carretera sea el medio más rápido, las facilidades de carga y descarga, la libertad de organización de horarios y la velocidad de los propios vehículos, hacen a este medio muy adecuado para los envíos urgentes.

- Facilidad de coordinación con otros medios: el desarrollo de las conexiones entre los diversos medios de transporte ha tenido en el camión un gran aliado, ya que su facilidad

de acceso a los más diversos modos de transporte (puertos, aeropuertos, terminales ferroviarias, etc.) facilita el transbordo de mercancías en el transporte combinado, el montaje de los vehículos sobre otros medios y la manipulación de cargas unitarizadas en el trasporte multimodal.

- Adaptación a la rotación de stocks: la combinación de las características de rapidez y adaptabilidad a diversas capacidades hace que éste sea el medio ideal para mantener en las empresas un nivel óptimo de existencias, así como para atender racionalmente las "puntas de demanda[14]".

- Segmentos de Mercado

En el transporte internacional de mercancías por carretera, se pueden distinguir dos segmentos de mercado, ellos son:

a) Segmento de las cargas completas: su actividad se desarrolla en el trasporte desde un punto de origen hasta uno de destino; y se refieren a aquellas cargas que ocupan la capacidad completa de un camión.

   En este caso, los agentes que intervienen son las empresas de transporte o transportistas.

b) Segmento de las cargas fraccionadas o grupaje: es necesario cuando el peso o el volumen de las mercancías que deben ser enviadas por el cargador no pueden completar un vehículo de carretera y, por razones económicas, es conveniente agrupar las mercancías compatibles de diferentes cargadores; con origen en una zona determinada del país de expedición, consignadas a sus destinos.

   En este caso, los agentes que intervienen son las empresas de transporte o transportista y el transitario.

Realice ejercicios Nº 8 al 11

[14] Las puntas de demanda corresponden a las demandas máximas o mínimas que existen del producto a transportar en un período dado.

Transporte Ferroviario

El transporte ferroviario, por su capacidad, es el medio de transporte idóneo para mover grandes volúmenes de mercancía, en grandes recorridos.

El transporte por ferrocarril, entre los países comunitarios, se apoya en una excelente infraestructura de la red ferroviaria, a la que se incorpora un elevado desarrollo tecnológico de los trenes.

Además, el ferrocarril es un medio adecuado para realizar los servicios "puerta a puerta". Sin duda que en Chile esta característica se circunscribe a los sectores forestales y minerales, donde utilizan este medio para acceder directamente a los buques para cargar o descargar. Como también es usado por algunas navieras para movilizar los contenedores desde el depósito hasta la zona de carga.

Asimismo, los avances informáticos facilitan el seguimiento de las mercancías en todo el trayecto ferroviario, debido a que ahora por medio de la utilización de la tecnología satelital, como lo es el GPS (sistema de localización por satélite), se puede controlar la posición del tipo de transporte que lleva la mercancía.

Finalmente, el transporte ferroviario se configura como un medio de transporte seguro con unos niveles de siniestrabilidad muy reducidos.

- Modalidades del Transporte Ferroviario

El transporte de mercancías por ferrocarril presenta dos modalidades principales por tipo de carga, ellas son:

a) Transporte combinado: transporte ferroviario de mercancías en contenedores, cajas móviles u otro equipo de transporte intermodal, entre terminales especializadas desde donde son acarreadas al punto de origen / destino en vehículos de carretera.

b) Transportes de carga completa: transporte de mercancías por ferrocarril desde el punto de origen al de destino (graneles sólidos y líquidos, productos especiales, mercancías unitarizadas no conteneralizadas, automóviles, etc.) en vagones especializados.

En este tipo de transporte intervienen dos agentes; el operador intermodal y la compañía ferroviaria. El operador intermodal es quien toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega. Además, es el que gestiona toda la operativa de transportes por los diversos modos. La compañía ferroviaria es la encargada de realizar el flete, es decir, cumple con el traslado de la mercancía desde un punto a otro.

- Clasificación de Trenes

Los trenes pueden clasificarse en base a varios criterios, tales como: la regularidad del servicio, el tipo de carga transportada y la velocidad del transporte.

a) Regularidad del servicio: en esta clasificación se encuentran los trenes regulares y los facultativos; los regulares son aquellos que tienen un itinerario y horario fijos. Los facultativos son aquellos que son gestionados directamente por el cliente (normalmente un cargador importante) ante la compañía ferroviaria, de acuerdo con las leyes de mercado, definiéndose itinerario y horario de acuerdo con las necesidades de tráfico.

b) Tipo de carga transportada: esta clasificación se basa en el tipo de mercancía transportada; y contempla cuatro formas diferentes, ellas son: masas de trenes completos, mercancías por vagones completos, mercancía de cargas fraccionarias y las excepciones o especiales.

- Las masas de trenes completos; son aquellos que se utilizan para el servicio de grandes cargadores. Su carga y descarga está frecuentemente automatizada, ya que su origen y destino suelen estar en terminales particulares en la mayor parte de los países.

- De mercancías por vagones completos; para el servicio de cargadores de tamaño medio. Su tráfico se organiza de acuerdo a un plan de encaminamiento, que consiste en un entramado de trenes que, circulando regularmente, encauzan las unidades de carga dispersas.

- De mercancías de cargas fraccionarias (TEF); son servicios ferroviarios que se utilizan para cumplir con solicitudes urgentes de pequeños cargadores. La recogida y distribución se realiza en áreas de influencia de las estaciones principales.

- Excepciones o especiales; son trenes para mercancías que por su naturaleza pesada o voluminosa exceden de los límites del vagón, esto podría implicar reforzamientos de obras, por ejemplo.

c) Por la velocidad del transporte: esta clasificación se basa en la velocidad que pueden alcanzar los trenes, entre los que se encuentran los de pequeña velocidad, gran velocidad y los de marcha acelerada.

- Pequeña velocidad (PV); son trenes que por el cargamento que llevan recorren los tramos a una pequeña velocidad, ya sea porque la carga es peligrosa o por las características de ésta, como por ejemplo: explosivos o líquidos.

- Gran velocidad (GV); corresponden a todos los trenes de finales del siglo XX, los cuales recorren largos trechos a altas velocidades, compitiendo prácticamente con el

avión (en países desarrollados). Los más conocidos son el TGV (Train à Grande Vitesse), francés y el tren bala japonés.

- Marcha acelerada; son trenes que se utilizan para entregas urgentes, donde se requiere un transporte terrestre, rápido y seguro.

- Los Servicios del Transporte Ferroviario

Existen diversos servicios que pueden ser contratados en el transporte ferroviario, ellos son:

a) Vagón completo: se solicita el vagón a la estación de tren más cercana, especificando la naturaleza y peso de la carga que se va a transportar, con el fin de poder elegir el tipo más adecuado de vagón. El cargue se realiza por cuenta y responsabilidad del embarcador, pero la estiba de carga se lleva a cabo bajo la supervisión de la compañía ferroviaria.

b) Vagón parcial: en este caso, se suele establecer un límite de peso. El agrupamiento lo realiza la compañía ferroviaria o el agente transitario. Éste, utilizando todo el vagón, despacha conjuntamente varias cargas pertenecientes a distintos clientes. Los despachos pueden realizarse en trenes expresos o corrientes, en ambos casos bajo la modalidad de trenes bloque (compuestos por vagones que transportan un mismo producto) o por un tren con vagones (cuyo recorrido corresponde a varias estaciones conectadas a través de ramales).

En la mayoría de los países en desarrollo, los servicios de vagón parcial se ofrecen a través de un buen desarrollo del sistema logístico de distribución, lo cual busca lograr abaratar los costos inherentes al transporte físico de las mercancías, considerando además todos los servicios que se encuentran relacionados en esta área de la logística, un número muy limitado de sistemas y modalidades de servicios ferroviarios, puesto que la frecuencia es baja.

c) Sistema combinado: este sistema fue difundido considerablemente desde fines de los años sesenta, consiste en el empleo de medios combinados de transporte. Por ejemplo, el ferrutaje o ferroviario – carretero, cuando se transportan camiones bajo ciertas condiciones técnicas en un vagón de tren (el piggy- back[15], UFR o canguro[16]); y el ferroacuático, cuando los vagones del tren son transportados en transbordadores. Este subsistema, denominado ferrotransbordo (Rail-on/ Rail-off, RA/RA), en la actualidad no es muy utilizado.

[15] De trailer y cabeza tractora sobre vagón ferroviario.
[16] De trailer sobre vagón ferroviario.

- Características del Transporte Ferroviario

Esta modalidad de transporte presenta diversas características que lo distinguen. A continuación, se mencionarán cada una de ellas:

a) Capacidad: es el único medio de transporte que puede competir con el movimiento de grandes cargas.

b) Internacionalidad: la uniformidad técnica de infraestructura y medios en la mayor parte de los países, con algunas excepciones como España, ha facilitado enormemente los intercambios ferroviarios.

c) Penetrabilidad: con excepción de la carretera, es el medio mejor preparado para el servicio "puerta a puerta" (apartaderos particulares, estaciones en los grandes centros comerciales e industrias).

d) Seguridad: tiene uno de los índices de siniestralidad más bajos entre todos los medios de transporte.

Realice ejercicios Nº 12 al 15

Normativa Chilena del Transporte Terrestre

En Chile, se han establecido diversas normas en materia de transporte, las cuales tienen por objetivo regular las condiciones del transporte, a fin de incentivar el desarrollo de sistemas de transporte más eficientes y seguros. A continuación, se explicarán a modo general algunas de las normativas que se encuentran establecidas al respecto.

- Normativa Respecto a las Dimensiones Máximas

La normativa respecto a las dimensiones máximas a vehículos está contenida en la Resolución Nº 1 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes, fechada el 3 de enero de 1995. Esta normativa expresa lo siguiente:

Los vehículos que circulen en las vías públicas no podrán exceder de las siguientes dimensiones:

- Ancho máximo, con o sin carga: 2,60 m., en la medida del ancho del vehículo no serán considerados los espejos retrovisores exteriores ni sus soportes.

- Altura máxima, con o sin carga, sobre el nivel del suelo: 4,12 m. Para el semirremolque especial para el transporte de automóviles se aceptará un alto máximo de 4,30 m.

- Largo máximo, considerado entre los extremos anterior y posterior del vehículo, son los siguientes:
    - Bus 13,20 m.
    - Bus articulado 18,00 m.
    - Camión 11,00 m.
    - Semirremolque, exceptuado el semirremolque especial para el transporte de automóviles 14,40 m.
    - Remolque 11,00 m.
    - Tracto – camión con semirremolque 18,00 m.
    - Camión con remolque o cualquier otra combinación 20,00 m.
    - Tracto – camión con semirremolque especial para el transporte de automóviles 22,40 m.

En el caso del largo del remolque no será considerada la barra de acoplamiento, la que si se considera en el largo total de la combinación “camión con remolque”.

La combinación tracto-camión con semirremolque especial para el transporte de automóviles que exceda los 18,00 m. de largo, sólo podrá circular en las vías que fije la Dirección de Vialidad; asimismo, en la parte posterior del semirremolque de esta combinación, deberá instalarse un letrero rígido con franjas oblicuas negras y amarillas de 15 cm de ancho, el que, sobre fondo blanco, deberá tener la inscripción “vehículo especial” y la medida del largo total.

No obstante, el camión con remolque o cualquier otra combinación que deba medir 20 metros, y las combinaciones de vehículos formadas por más de tres unidades separadas que excedan de 15,00 m de largo, requerirán de una autorización especial de la Dirección de Vialidad para circular por las vías públicas.

Los propietarios de los vehículos, antes de iniciar un viaje, deberán informarse de las características de la ruta y adoptar las medidas necesarias, con el objeto de precaver daños o deterioros a bienes existentes en ella y que puedan ocasionarse por la altura de los vehículos.

En casos de excepción debidamente calificados, la Dirección de Vialidad del Gobierno de Chile, podrá autorizar la circulación de vehículos que excedan las dimensiones establecidas como máximas, con las precauciones que en cada caso se dispongan. Esta autorización deberá ser comunicada oportunamente a Carabineros de Chile, con el objeto de que adopte las medidas de seguridad necesarias para el desplazamiento de dichos vehículos.

Para los vehículos que se encuentren inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados con anterioridad al 1 de enero de 1986, se aceptará un ancho exterior de hasta 2,65 m.

- Normativa Respecto al Transporte de Carga Peligrosa por Calles y Caminos

Esta normativa está regulada según decreto Nº 298, publicado en el Diario Oficial del 11 de febrero de 1995; pero emitida el 25 de noviembre de 1994.

En lo general, el reglamento decretado establece las condiciones, normas y procedimientos aplicables al transporte de carga, por calles y caminos, de sustancias o productos que por sus características sean peligrosas o representen riesgos para la salud de las personas, para la seguridad pública o el medio ambiente.

Las disposiciones del presente decreto son, sin perjuicio de la reglamentación especial que sea aplicable a cada producto peligroso en particular.

El transporte de productos explosivos y materiales radiactivos debe efectuarse conforme a las normas específicas dictadas por el Ministerio de Defensa Nacional y el Ministerio de Minería, respectivamente, y por las disposiciones del reglamento indicado en el decreto Nº 298, siempre que no sean incompatibles como normas específicas.

Las sustancias peligrosas que se transporten en remolques o semirremolques, deberán cumplir todos los requisitos contemplados en el presente reglamento y, en particular, no podrán transportar dichas sustancias conjuntamente en el vehículo tractor o el remolque con los siguientes bienes:

a) Animales.

b) Alimentos o medicamentos destinados al consumo humano o animal, o con embalajes de productos destinados a estos fines.

c) Otro tipo de carga, salvo de existir compatibilidad[17] entre los distintos productos transportados.

Igualmente, queda prohibido transportar productos para uso humano o animal, en estanques de carga destinados al transporte de sustancias peligrosas a granel, que puedan contaminar aquéllos.

[17] Se entiende por compatibilidad entre dos o más sustancias, la ausencia de riesgo potencial de que ocurra una explosión, desprendimiento de calor o llamas, formación de gases, vapores, compuestos o mezclas peligrosas, así como de una alteración de las características físicas o químicas originales de cualquiera de los productos transportados, puestos en contacto entre sí, por vaciamiento, ruptura del embalaje o cualquier otra causa.

Las prohibiciones de cargamento común en un mismo vehículo se hacen extensivas a los casos de cargas en el interior de contenedores.

Se considerarán sustancias peligrosas aquellas que se definen en las Normas Chilenas Oficiales NCh382.Of89 y NCh2120/1 al 9.Of89 del Instituto Chileno de Normalización.

Respecto de los vehículos, la norma analizada indica que los vehículos motorizados que se utilicen en el transporte de sustancias peligrosas deberán tener una antigüedad máxima de 16 años; para este efecto, la antigüedad se calculará restando al año en que se realiza el cómputo, el año de fabricación anotado en el Registro de Vehículos Motorizados.

Asimismo, se encuentra prohibido efectuar transporte de sustancias peligrosas en vehículos hechizos.

Durante las operaciones de carga, transporte, descarga, transbordo y limpieza, los vehículos deberán portar los rótulos a que se refiere la Norma Chilena Oficial NCh 2190.Of93, los que deberán ser fácilmente visibles por personas situadas al frente, atrás o a los costados de los vehículos.

Para el transporte de sustancias peligrosas, los vehículos motorizados deberán estar equipados con tacógrafo u otro dispositivo electrónico que registre en el tiempo, como mínimo, la velocidad y distancia recorrida. Los registros de estos dispositivos deberán quedar en poder del empresario de transporte o transportista, a disposición del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de Carabineros de Chile, del expedidor y del destinatario, por un período de treinta días.

Lo señalado en el inciso anterior no será obligatorio, tratándose de vehículos motorizados destinados a la distribución domiciliaria de cilindros de gas licuado de petróleo.

- Regulaciones Internacionales del Transporte Ferroviario

El contrato de transporte ferroviario está regulado por el “Convenio relativo al Transporte Internacional Ferroviario” (COTIF), vigente desde el 1º de mayo de 1985. la secretaría es la Oficina Central de Transporte Internacional Ferroviario (OCTI) con sede en Berna.

El Convenio Internacional Ferroviario de Mercancías está regulado por el Convenio CIM[18] firmado en Berna, en 1880; y actualizado el 9 de mayo de 1980 como Convenio COTIF[19], el cual une en un solo cuerpo jurídico los convenios más importantes anteriormente

[18] Convenio Internacional sobre Transporte de Mercancías por Ferrocarril.
[19] Convenio Internacional sobre Transporte por Ferrocarril.

existentes bajo los epígrafes: CIP (Convenio Internacional de Pasajeros) y CIM (Convenio Internacional de Mercancías).

El Convenio Internacional de Mercancías consta de seis títulos, en los cuales se especifican diversas materias, entre ellas se encuentran: el objeto y el alcance del convenio, las responsabilidades de las partes que intervienen en el transporte, las disposiciones sobre leyes, arbitrajes, sentencias, formalidades del contrato de transporte, entre otros.

RAMO:
TRANSPORTE Y SEGUROS INTERNACIONALES

IPLACEX
instituto profesional

UNIDAD I

TRANSPORTE INTERNACIONAL

Uso de Containers

El contenedor es un elemento auxiliar de transporte, de carácter permanente, concebido para facilitar el transporte de mercancías sin ruptura de carga por uno o varios medios de transporte, dotado de dispositivos que hacen que su manipulación sea sencilla, está ideado de tal forma que sea fácil de cargar o llenar (consolidar), o descargar o vaciar (desconsolidar).

Es importante destacar que el término “container” no incluye ni vehículos ni empaques convencionales.

Debido a la importancia que tiene este medio de carga, a continuación se darán a conocer los distintos tipos de contenedores, sus costos y las que ellos proporcionan en la distribución física de mercancías.

- Aspectos Técnicos

Un contenedor puede operar en razonables condiciones de seguridad durante 15 años, desde que sale de la planta en donde fue construido con altos estándares de calidad, lo cual se encuentra reglado por las Normas ISO.

Los requisitos técnicos que pueden tener los distintos tipos de contenedores, son los siguientes:

- Longitud: los más comunes son de 6 y 12 metros de largo.

- Ancho: es estándar, de 2,44 metros.

- Calificación: se identifica a los contenedores por su longitud medida en pies. Por ejemplo:
  - Al equipo de 6 metros se le llama “veinte pies” (20’).
  - Al de 12 metros se le llama “cuarenta pies” (40’).
  - A los de 2,60 metros de alto, “ocho pies seis” (8’6’’); el 6 se refiere a pulgadas.
  - A los de más de nueve pies de alto, “Jumbos” o “Highs Cubes”.

  Cuando se quiere hacer referencia a algún medio de transporte, tales como: trenes o buques; o de una terminal internacional para albergar contenedores, se utiliza una unidad que equivale al contenedor de 20 pies (20’)[20]. Es decir, que cuando se escucha o lee que un buque tiene una capacidad de 6.000 contenedores, se está refiriendo a 6.000 contenedores de 20’.

- Capacidad: un contenedor de 20’ pesa entre 1,80 toneladas y 2,50 toneladas, según su material de construcción y posee una capacidad de 33 metros cúbicos (m^3), el cual puede transportar como carga neta entre 18 y 21,50 toneladas, en función de la

capacidad para la que fue concebido. Es importante destacar que estas capacidades corresponden a un contenedor estándar dry, es decir, para carga seca y general. Por lo tanto, un contenedor de 20' para productos congelados tiene otras capacidades.

Un contenedor de 40' pesa entre 3,30 toneladas y 3,80 toneladas, y posee una capacidad de 66 metros cúbicos (m^3), el cual puede transportar una carga neta de hasta 28 toneladas, en función de la capacidad para la que fue concebido. Sin embargo, se debe destacar que existen contenedores reforzados que pueden cargar una mayor cantidad de toneladas.

- Tipos de Contenedores

A continuación, se mencionarán los contenedores más utilizados en el comercio internacional:

- Contenedor para carga seca (dry container); corresponde a un conteiner básico, con puertas en el extremo trasero, y cuyo cargamento se encuentra completamente cerrado por dicho extremo. Es adecuado para mercancías en general y que no necesiten condiciones ambientales especiales.

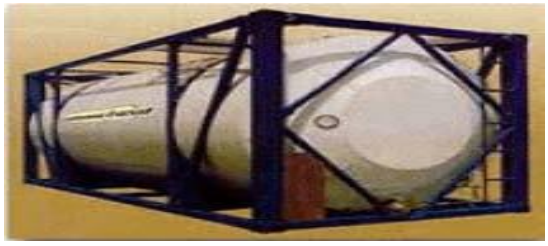
[12] Esa unidad es la abreviatura de su expresión en inglés: TEU (twenty foot equivalent unit = unidad equivalente a veinte pies.

- Contenedor refrigerado térmico (reefer o CONAIR (Porthole) container); corresponde a un container aislante y equipado con unidades de refrigeración interior, que funcionan con una conexión eléctrica directa o con un generador a gasolina o diesel. Se pueden alcanzar temperaturas de hasta –25º C. Se utilizan en el transporte de cargas, tanto enfriadas como congeladas, como por ejemplo frutas, mariscos, alimentos perecibles, etc. En general, en productos que necesiten un medio de temperatura controlada.

- Contenedor descubierto (open top container); a diferencia del contenedor dry, el techo de este tipo de contenedores es una cobertura sólida que permite la descarga de mercancías por arriba. Este tipo de contenedores está reservado para mercancías de vertical desembarque, para que corresponda a todos los requisitos aduaneros la cobertura es tensa y atada con cuerda, posteriormente empastada. Uso: especialmente para bultos con sobrealtura y carga del tope, como una grúa por ejemplo.

- Contenedor cisterna (tanktainer); hay contenedores tanque separados para productos alimenticios (alcohólicos, jugos) y para productos químicos (por ejemplo líquidos inflamables y productos tóxicos, etc.).

  Los tanques tienen que ser llenados con, por lo menos, un 80% de la capacidad posible.

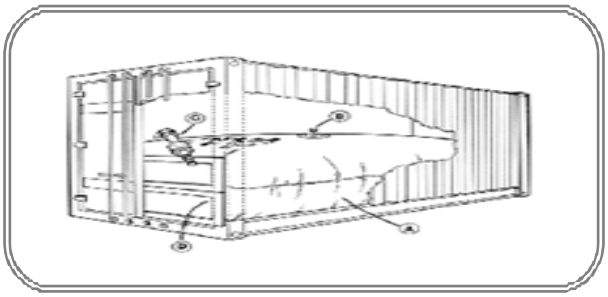


- Contenedor tipo vagón o plataforma (flat rack o flat container); son tipos de contenedores que representan plataformas de dimensiones iguales a 20’ y 40’, permitiendo la carga y descarga de mercancías voluminosas y pesadas, de dimensiones que no permiten pasar por las portezuelas o por los tabiques laterales. Las mercancías no están protegidas de viento, lluvia o nieve ni están cerradas o empastadas.

- Contenedores flexibles (flexi tank container); se instalan dentro de un compartimiento seco en un contenedor estándar de 20 pies, convirtiéndolo en un contenedor líquido con posibilidad de carga de hasta 24.000 litros de producto, dependiendo de su gravedad específica. Al retirar el flexi tank, la caja vuelve a ser un contenedor de productos secos.

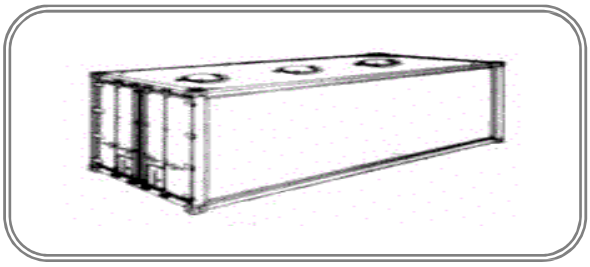
  Estos tipos de contenedores son elaborados de diversos materiales, tales como: caucho nitrílico y poliéster de alta resistencia y tejido de nylon revestido con poliuretano, mezclas de PU/PVC, PVC y otros polímetros, de acuerdo con el material a ser transportado.

  Los tanques flexibles no pueden usarse para transportar materiales clasificados como peligrosos.



- Contenedor abierto a los lados (open side container); es un container completamente equipado con puertas laterales para cargar cuando no resulte práctico usar puertas en los extremos, como por ejemplo, cuando el container está a bordo de un vagón de ferrocarril.

- Contenedor granelero (bulk container); especialmente para mercancía seca, como por ejemplo, malta. Este tipo de contenedor presenta tres aperturas, a fin de garantizar una carga del tope; en este caso, hay una apertura de descarga en cada puerta.



- Contenedor con patines (pallet wide container); tipo de contenedor destinado para el transporte de todo tipo de mercancías sobre paletas, lo que exige superficie más ancha para la carga.

  Las dimensiones que deben presentar los contenedores de acuerdo al número de pallets son: 14 paletas en contenedor de 20 pies y 30 paletas en contenedor de 40 pies.

  Asimismo, existen contenedores especiales para mercancías de densidad media, como las bebidas, conservas y legumbres. Este tipo de mercancía puede ser trasladada en contenedores con patines en su base, o por el contrario, prescindir de ellos.

- Contenedor de doble piso: el contenedor de 20’ doble piso está especialmente diseñado para mercancías que no se pueden apilar, como la leche, zumo, aceite, agua, refrescos, etc. Es posible encontrar contenedores de doble piso con alturas desiguales.

- Ventajas del Uso de los Contenedores

Las principales ventajas que presenta la utilización de contenedores en el transporte de mercancías son las siguientes:

a) La estandarización de tamaños de contenedores, permiten los transbordos en todos los puertos del mundo a bordo de casi cualquier buque de contenedores, permitiendo operaciones portuarias más eficientes y rápidas, lo cual reduce los tiempos de tránsito.

b) Los contenedores modernos han sido diseñados para ofrecer un mayor nivel de seguridad. Los marcos de las puertas están diseñados para evitar que las puertas puedan ser quitadas si se remueven las bisagras. Adicionalmente, ahora se colocan portamarchamos adicionales que evitan la rotación de las barras de apertura de las puertas, lo cual redunda en un elemento de seguridad agregado.

c) El uso del contenedor requiere la utilización de un chasis o plataforma, el cual es dejado en el país de origen. Esto reduce el peso total del vehículo a bordo de los buques y, por lo tanto, mejora el rendimiento de los buques, permitiéndoles llevar más carga y menos tara[21].

d) Dado que los contenedores están fabricados con materiales resistentes, ofrecen una mayor protección a la carga en cualquier situación. Otros medios de transporte sacrifican la resistencia a cambio de una menor tara.

e) El uso de contenedores facilita el transbordo de mercancía, sobre todo cuando se utiliza más de un medio de transporte; permitiendo que ésta tenga una mayor protección y seguridad, ya que se evita su ruptura al momento de trasladarla de una modalidad a otra.

Realice ejercicios Nº 16 y 17

Costos Involucrados en el Transporte Terrestre

Los costos que se encuentran asociados al transporte terrestre difieren al cuanto al tipo de vehículo utilizado; es así como el transporte carretero y ferroviario emplea distintos criterios para calcular el costo de flete de la mercancía.

[13] Peso del vehículo, con su equipo fijo autorizado, sin personal de servicio, pasajeros ni carga, y con su dotación completa de agua, combustible, lubricante, repuestos, herramientas y accesorios reglamentarios.

A continuación, se hará una breve reseña de los costos involucrados en el transporte ferroviario y el transporte carretero.

a) Costos en el transporte ferroviario: en general, las tarifas del transporte ferroviario se aplican a los servicios de vagón completo o vagón parcial, que prestan las compañías ferroviarias, así como el transporte en contenedores.

   El sistema de tráfico está más en función del tipo de productos transportados que de su volumen, dada la capacidad de los trenes.

b) Costos en el transporte carretero: los precios del mencionado transporte sólo se rigen por los precios del mercado, puesto que no existe ninguna normativa fiscal que establezca los precios a cobrar.

   En el transporte carretero se aplica el sistema de tarifas por volumen, puesto que rara vez la capacidad de carga de los vehículos sobrepasa los $70m^3$ u $80m^3$, incluido el remolque. La relación volumen – peso varía internacionalmente entre los $2m^3$ y los $3m^3$ por TM, pero en la práctica la equivalencia promedio que se utiliza, por lo general, para el cálculo es $2{,}5m^3$ = 1TM.

El Transporte Aéreo

Desde sus orígenes, el transporte aéreo ha experimentado una evolución caracterizada por el avance de los medios de locomoción utilizados, la calidad en la prestación de los servicios, la agilidad en el traslado de las mercancías y la simplificación de los trámites documentarios.

Como se puede observar, el transporte aéreo presenta diversas características, entre las que destacan su rapidez, seguridad, internacionalidad, flexibilidad y la economía indirecta que brinda.

La rapidez en el transporte aéreo viene dado por los menores tiempos de viaje involucrados, lo cual es idóneo para mercancía urgente, perecedera o de elevado valor unitario.

La seguridad, se produce por los menores riesgos de siniestralidad, ya que en relación a los demás medios de transporte, el aéreo es el que presenta los mayores índices de seguridad; por lo tanto, es menor el riesgo por deterioro o pérdida de la mercancía.

La internacionalidad, con respecto a este punto se puede decir que el transporte a larga distancia de pasajeros y el auge del transporte aéreo de mercancías serían impensables si no se hubieran resuelto los problemas jurídicos que planteaba la utilización del espacio aéreo de unos países por otros.

La flexibilidad se puede contemplar en la amplia gama de aviones disponibles, en donde se pueden encontrar desde las pequeñas avionetas Piper hasta los grandes aviones B-747 Jumbo, lo que asegura una gran versatilidad.

La economía indirecta se origina por la condición de rapidez que presenta el transporte aéreo, lo cual disminuye el inmovilizado en existencias, mejora el índice de rotación de los almacenes y reduce los costos financieros derivados de las demoras en las operaciones comerciales nacionales e internacionales.

Agentes que Intervienen en el Transporte Aéreo

En el transporte aéreo intervienen diferentes agentes, ellos son: el transitario o agente de carga aérea, la compañía aérea, el agente de handling, el courier y el integrator. A continuación, se explicarán las principales funciones que cumple cada uno de ellos.

a) Transitario: actúa como organizador del transporte internacional de mercancías en cualquiera de sus modos (aéreo, carretera, ferrocarril y marítimo), incluyendo todas las operaciones que ello conlleva, tales como: contratación del transporte, operaciones aduaneras, embalajes, consolidación y desconsolidación de mercancías, almacenajes, seguros, trámites bancarios y documentarios, etc.

b) Agente de carga aérea: cuando el transitario ejerce su actividad en el ámbito del transporte aéreo se denomina agente de carga aérea. Comercializan las bodegas de las líneas aéreas, constituyendo el sistema de distribución de la carga aérea, y coordinan la demanda de transporte aéreo con la oferta de las compañías.

c) Compañía aérea: es la encargada de realizar el transporte aéreo propiamente dicho, dejando la comercialización en manos de los transitarios – agentes de carga.

d) Agente de handling: por las peculiaridades técnicas del transporte aéreo, se requiere la operación del agente de handling, éste es quien recibe la carga en el aeropuerto y la prepara debidamente para su posterior embarque y vuelo. Se distingue entre agente de handling de terminal y de rampa, encargándose el primero de la recepción y preparación de la mercancía y el segundo del transporte al avión y del embarque.

e) Courier: corresponde a un modo de transporte urgente, puerta a puerta, de documentos y pequeña paquetería, nacional e internacional. Engloba la recogida en el domicilio del expedidor y la entrega en el domicilio del destinatario, además de los diferentes tramos del transporte, en los que puede utilizarse más de un modo, con la finalidad de minimizar el plazo de tiempo de todo el proceso.

f) Integrador: son compañías que desarrollan la actividad courier sirviendo todos y cada uno de los segmentos de la cadena de transporte, con medios propios.

Normas IATA

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA[22]), es una organización internacional que fue fundada en 1945 por las compañías aéreas de varios países, con la finalidad de abordar problemas de desarrollo de la aviación, a raíz de la Segunda Guerra Mundial. Es un organismo mundial que ha facilitado el desarrollo del transporte aéreo mundial, ya que agrupa a la mayoría de los grandes transportistas.

Agrupa a más de 130 compañías de línea regular de todo el mundo, y sus miembros se dividen en transportistas internacionales (llamados miembros activos) y asociados.

Los objetivos básicos de esta asociación empresarial son:

- Promover el transporte aéreo seguro, regular y económico en beneficio de los pueblos del mundo; desarrollar el comercio aéreo y estudiar sus problemas.
- Proporcionar los medios que permitan la colaboración entre las empresas que participan en forma directa o indirecta en los servicios internacionales de transporte aéreo.
- Cooperar con la organización de aviación civil internacional, que de alguna manera tengan relación con el transporte aéreo.

La IATA cumple diversas funciones, las principales son:

- Constituirse en cámara de compensación de fletes aéreos para las expediciones cuyo trayecto es cubierto por varias compañías aéreas. Generalmente, en este tipo de expediciones, el pago total del transporte se efectúa a la primera compañía, y ésta se encarga de abonar al resto, su parte en el transporte, por medio de los servicios facilitados por IATA.

- Fijar y unificar las tarifas de pasaje y de carga a aplicar por todas las compañías aéreas asociadas, reservándose el derecho de penalizar con elevadas multas a los asociados que no las apliquen.

- Nombrar agentes de IATA[23] para pasaje y para mercancía, verificando su capacidad técnica y financiera para el puesto a cubrir.

- Normalizar la documentación utilizada en el transporte aéreo.

Realice ejercicios Nº 18 y 19

[22] IATA es la sigla de International Air Transportation Association.
[23] Los agentes IATA son agentes autorizados por IATA para actuar en nombre de las líneas aéreas.

Tipos de Aeronaves

Existen distintos tipos de aeronaves para transportar la carga, ellos son:

- Aviones de pasaje o mixtos: transportan carga en las bodegas y pasaje en la cabina principal.

- Aviones de carga: transportan exclusivamente carga, tanto en la cabina principal como en las bodegas.

- Aviones "combi": preparados para transportar pasaje y carga en la cabina principal; así como carga en las bodegas.

- Aviones convertibles: configurados para poder cambiar la estructura de carga a una de pasaje y viceversa.

Regulaciones para el Transporte Aéreo

El transporte aéreo está regido por un conjunto de regulaciones que forman parte del llamado Convenio de Varsovia. En general, este sistema consiste en un convenio para la unificación de ciertas reglas relacionadas con el transporte aéreo internacional, más conocido como Reglas de Varsovia y el Protocolo de La Haya.

- Marco Jurídico del Transporte Aéreo

En el ámbito nacional, está constituido por varias normas, siendo la más esencial el Código Aeronáutico de la República de Chile. Este código, está constituido por trece títulos, que completan un total de 203 artículos relacionados a las normas de la aeronáutica, estableciendo las reglas y soberanía que tiene Chile en este tema.

En el ámbito internacional, se pueden encontrar una serie de convenios, algunos de ellos son:

- Convenio de Varsovia de 1929; es un convenio que se creó para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional. De entre los numerosos aspectos recogidos en este convenio, destaca por su inminente utilidad práctica el régimen de responsabilidad establecido respecto al expedidor y al porteador de las mercancías.

- Convenio de Chicago de 1944; en este convenio se establecieron las "libertades del aire" entre las compañías aéreas de los diferentes países, con el objeto de facilitar la fluidez de las operaciones internacionales de tráfico aéreo.

Además, a raíz de este convenio se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO), encargada de regular el derecho aéreo internacional y de su normalización.

- Convenio de Roma de 1952; este convenio tiene como fin garantizar el derecho de indemnización a terceros en tierra, por los daños y lesiones ocasionados por los aparatos en vuelo, así como por su despegue y aterrizaje.

- Convenio de Tokio de 1963; este convenio recoge la normativa aplicable en el supuesto de delitos cometidos a bordo de una aeronave, entre ellas se destacan las facultades que posee el comandante de la nave en caso de atentados.

Es importante destacar que existe un gran número de organizaciones que se ocupan del transporte aéreo, tanto en el ámbito nacional como internacional.

En el ámbito nacional se encuentra la Dirección General de Aeronáutica Civil; institución que norma y fiscaliza la actividad aérea que se desarrolla dentro del espacio aéreo controlado por Chile y aquella que ejecutan en el extranjero empresas aéreas nacionales, la DGAC está encargada de desarrollar la infraestructura aeronáutica, prestar servicios de excelencia en navegación aérea, meteorología, aeroportuarios y de seguridad operacional.

Si bien esta dirección es la más importante institución en este tema, existen otros organismos que interactúan en el sistema de transporte aéreo, ellos son: el Ministerio de Defensa Nacional, Fuerza Aérea de Chile, Ministerio de Obras Públicas de Transporte y Telecomunicaciones, Dirección de Aeropuertos y la Junta Aeronáutica Civil.

En el ámbito internacional, se encuentran diversas organizaciones que se ocupan de de regular el transporte aéreo, algunas de ellas son:

- Organización de la Aviación Civil Internacional, agencia especializada de la ONU (OACI); su creación se remonta al año 1944, cuyo objeto es brindar mayor seguridad y facilitar el transporte aéreo entre países. De acuerdo a ello, este organismo erige las normativas internacionales necesarias para garantizar seguridad, eficiencia y regularidad del transporte aéreo; además, sirve de catalizador para la cooperación en todas las esferas de la aviación civil entre los Estados miembros.

  La OACI está compuesta por la Asamblea, el Consejo y la Comisión de Navegación Aérea; cada uno de los cuales debe cumplir determinadas funciones. Es así como la Asamblea se encuentra integrada por todos los Estados miembros; los cuales se reúnen una vez al año, a fin de determinar la política de la OACI y examinar toda cuestión que no se haya remitido específicamente al Consejo.

  El Consejo es el órgano ejecutivo permanente de la OACI, siendo el responsable directo frente a la Asamblea; se encuentra compuesto por representantes de 33 países

elegidos por la Asamblea y es éste quien pone en práctica las normas estipuladas por la Asamblea.

La Comisión de Navegación Aérea se encuentra integrada por 15 miembros, los cuales son elegidos por el Consejo de entre las personas postuladas por los Estados miembro. Esta comisión tiene como finalidad establecer normas estándar y uniformes relativas al ámbito técnico.

- Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC); esta organización se compone actualmente de 42 estados miembros, comprendiendo a casi todos los estados europeos. La CEAC tiene como finalidad facilitar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil en Europa; asimismo, recientemente ha trabajado en los ámbitos de la navegación aérea, transporte aéreo y seguridad, en donde señala las mejoras a realizar, encargando éstas a otras organizaciones con el personal técnico adecuado para su desarrollo.

- Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC); es un organismo de carácter consultivo; el cual tiene como objetivo principal proveer a las Autoridades de la Aviación Civil de los Estados Miembros una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil.

- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (International Air Transport Association – IATA); esta asociación agrupa a más de un centenar de los más importantes transportistas aéreos del mundo, los cuales buscan la cooperación mutua, a fin de generar mayor seguridad, confiabilidad y economía en el transporte aéreo, en beneficio de los consumidores de todo el mundo.

- Asociación de Transporte Aéreo (Air Transport Association - ATA); esta asociación se encarga de agrupar a los principales transportistas de Estados Unidos.

- Federación Internacional de Transitarios de Carga (International Federation of Freight Forwarders Association - FIATA); es el mayor organismo no gubernamental en el ámbito de transporte, fue fundado en Viena (Austria) en 1926. Actualmente es una industria que se compone de aproximadamente 40.000 expedidores y compañías logísticas, quienes presentan una influencia y cobertura a nivel mundial.

Contratación de Cargas Aéreas

Para proceder a la contratación de la carga aérea, el exportador puede elegir entre dos vías diferentes:

- Contratar directamente con las compañías aéreas.

- Contratar con una agencia de carga aérea; son empresas transitarias que comercializan los servicios de transporte aéreo, ofreciendo además a los cargadores una serie de actividades complementarias: seguro, embalajes, recogida y entrega, etc.

Estas agencias transitarias son colaboradores de las compañías aéreas y trabajan a comisión. La agencia de carga aérea más utilizada es la IATA.

En la mayoría de los casos, el exportador adolece de los conocimientos técnicos necesarios en materia de carga aérea, entrega de las mercancías a la compañía o elaboración del conocimiento aéreo. Por ello, el exportador contrata los servicios de los agentes de carga IATA.

Esta forma de contratación presenta una serie de ventajas, algunas de ellas son:

- La seguridad que proporciona a los cargadores y a las compañías aéreas la aplicación de las normas IATA.

- La oferta de fletes en condiciones más ventajosas, ya que los agentes manejan un gran volumen de mercancías y, por lo tanto, están en condición de negociar con las compañías aéreas, fletes más baratos que los que corresponden al aplicar las tarifas IATA.

Así pues, los agentes se convierten en transitarios aéreos sin flota propia, y cumplen ante sus clientes la función de transportistas: se encargan de presentar a los cargadores la carta de porte, que en este supuesto se denomina conocimiento doméstico o house way bill. Para envíos consolidados, todos los conocimientos domésticos necesarios utilizados se reúnen en un único conocimiento aéreo, emitido por la compañía, que se denomina “master air way bill”.

Tarifas de Carga Aérea

Las tarifas de carga aérea se determinan en las conferencias IATA y no son aplicables hasta su publicación. Las tarifas se establecen de acuerdo a la moneda del país del aeropuerto donde tenga lugar la carga o exportación de la mercancía.

Existen diferentes tarifas que pueden ser aplicadas en el transporte aéreo, ellas son: las generales, específicas o clasificadas:

a) Tarifas generales o general commodity rates (GCR); son tarifas que se aplican a carga general, pudiendo ser empleado en el cálculo del precio una tarifa mínima, normal o por cantidad.

- La tarifa mínima se aplica a envíos de pequeña cantidad. Se determina fijando un mínimo de ingresos para la compañía, que cubra los costos fijos.

- La tarifa normal se aplica a envíos con peso menor de 45 kg.

- La tarifa de cantidad: se aplican precios diferentes según las siguientes bandas de peso en kilos: +45, +100, +300, +500, +1000 y para la ULD.

  El cargador puede declarar un peso superior, correspondiéndole una banda de peso superior con un precio inferior y, en consecuencia, pagará una cantidad total menor.

  Para aplicar las tarifas de ULD se fija una cantidad alzada mínima a pagar, que corresponde a un peso mínimo, denominado pívot. Cuando la mercancía sobrepasa el peso pívot, se aplica una cantidad a pagar por kilo de exceso que se denomina tarifa over-pivot. La suma del pívot y el over-pivot da como resultado el precio total del flete a pagar.

b) Tarifas de mercancías específicas o special commodity rates (SCR o “CORATES”); se utilizan para cargas importantes de mercancía, en trayectos determinados y regulares. El precio a pagar es menor al precio fijado por la tarifa general, pero se exige un mínimo de mercancía a enviar que generalmente suele estar por encima de los 100 kilos. En las tarifas específicas se identifica la mercancía por un número clave de cuatro dígitos.

c) Tarifas de clase o class commodity rates (CCR); se aplican a determinados tipos de mercancías y consisten en reducciones o recargos, según su naturaleza. Pueden ser tarifas con descuento, para libros, revistas, periódicos, etc. o tarifas con recargo, para animales vivos, metales preciosos, restos mortales, etc.

Realice ejercicios Nº 20 y 21

Ventajas del Transporte Aéreo

Las principales ventajas que presenta el transporte aéreo son:

a) La rapidez, esta ventaja se acentúa para distancias largas y respecto a mercancías perecederas, de mucho valor, o las solicitadas urgentemente.

b) El menor costo relativo, de esta ventaja se benefician sobre todo tres tipos de mercancías:

- Las mercancías perecederas; puesto que un transporte rápido para este tipo de mercancía implica una vida comercial más larga a disposición de los compradores.

- Las mercancías de elevado valor; puesto que su coste financiero será menor cuanto menor sea el tiempo de tránsito del medio de transporte.

- Las mercancías de alta relación peso/volumen; debido a que no existe penalización por exceso de volumen salvo que sobrepase la relación de 6 a 1 ($6m^3/t = 0,6m^3/100$ kg).

c) La agilidad administrativa, esta característica es consecuencia de la mayor rapidez que presenta el transporte aéreo, la inexistencia de retrasos en las formalidades administrativas, y el control informático de la carga y su distribución.

d) La seguridad de la mercancía, el transporte aéreo brinda mayor seguridad a los envíos de mercancía, lo cual se origina por la menor dimensión de los vehículos aéreos, el mejor acondicionamiento de los dispositivos de carga y la menor duración del viaje.

e) La flexibilidad, esta ventaja se encuentra propiciada por la amplia red de destinos ofrecidos y la amplia gama de aviones disponibles en el transporte aéreo.

El Transporte Multimodal

Se entiende por transporte multimodal el traslado de mercancías desde su origen hasta su destino utilizando para ello más de un medio de transporte (terrestre, marítimo, fluvial, etc.).

Se trata del porte de mercancías por dos medios diferentes de transporte en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente.

El transporte internacional multimodal surge como consecuencia de la evolución tecnológica del transporte y de la utilización de los contenedores. Estos permiten el traslado desde un medio de transporte a otro sin necesidad de manipulación de las mercancías que contienen. Asimismo y al estar los contenedores precintados, el tránsito aduanero entre países se realiza de forma rápida.

La creación de grandes terminales portuarias conectadas por carretera, ferrocarril y vía fluvial con los centros de producción y consumo ha impulsado el espectacular desarrollo del transporte multimodal en los últimos años.

Realice ejercicio Nº 22

3.4.1 Oferta del Servicio de Transporte Multimodal

Como se dijo anteriormente, el transporte multimodal se define como el porteo de mercancías por a lo menos dos modos diferentes de transporte, desde un lugar en que el operador del transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega.

De acuerdo a esta definición, el transporte multimodal se caracteriza por ser:

- Una actividad de servicios que consiste en el transporte de mercancías en virtud de un contrato de transporte entre el operador de transporte multimodal (OTM) y su cliente.

- Una actividad comercial que debe ser llevada a cabo por operadores calificados de transportes internacionales y que requiere, por lo tanto, de un marco jurídico que garantice normas mínimas en el suministro de sus servicios y un cierto grado de protección de los intereses de las diversas partes comerciales interesadas.

- Una actividad internacional en virtud del cual las mercancías pasan de un país a otro, a merced de diversos modos de transporte.

Por estas razones, es necesario definir en primera instancia quién es un transportista multimodal.

El Código de Comercio de Chile, define al transportista multimodal, también denominado operador de transporte multimodal como: “toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal, actúa como principal y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato”.

De acuerdo a los principios generales de los contratos de transporte, un transportista es el que concluye un contrato de transporte a su nombre, con un propietario de carga, o acuerda transportar una carga en particular. En este sentido, aquel que recibe una carga de un embarcador para ser transportada a su destino final vía transporte combinado, asume el estatus de transportista por el entero transporte, independientemente de cual sea su participación en una parte de la transportación.

De acuerdo a lo anterior, se desprende que el transportista contratado bajo estas circunstancias, es el transportista multimodal u operador de transporte multimodal.

El operador de transporte multimodal es un empresario del transporte con un alto conocimiento del mercado y con una visión comercial de lo que representa el transporte en la competitividad de un producto. Su actividad es eminentemente internacional, lo cual implica que debe tener una red de agentes, encargada de la dirección operativa de sus actividades en las rutas atendidas.

Una operación de transporte multimodal involucra a muchos actores, pero también requiere de infraestructura física. Entre los actores se encuentran: el operador de transporte multimodal, las autoridades de cada país por donde circula la carga, los usuarios y los organismos nacionales e internacionales que trabajan en su regulación.

El transporte multimodal utiliza la infraestructura del transporte unimodal[24] y segmentado[25], pero esto no es suficiente cuando se necesita que la carga fluya rápidamente entre su lugar de origen y su lugar de destino. Nuevos conceptos entran a participar en la infraestructura de transporte, que requiere una carga internacional que circula por el interior del territorio nacional y el manejo del contenedor. Los terminales interiores de carga o puertos secos, los centros de transferencia y las instalaciones de seguimiento y comunicaciones forman parte de la nueva infraestructura que debe incorporarse para hacer posible el transporte multimodal.

Los terminales interiores de carga o puertos secos son instalaciones fijas, ubicadas en los lugares de origen y/o destino de carga internacional, donde se le presta servicio a cada uno de los actores que intervienen; el principal actor es la carga, adicionalmente están los vehículos, los operadores, los conductores y los expedidores, entre otros.

Los centros de transferencia intermodal son instalaciones que facilitan la combinación de los diferentes modos de transporte presentes en un corredor de comercio exterior, con el fin de aprovechar las ventajas y los beneficios que, de acuerdo con la vocación de la carga, ofrece cada uno.

---

[24] El transporte unimodal es aquel que se efectúa utilizando un sólo modo de transporte, por uno o más transportadores, los cuales pueden emplear un solo conocimiento de embarque (B/L) para todo el proceso, o bien, pueden utilizar un conocimiento de embarque para cada tramo, de acuerdo al contrato.

[25] El transporte segmentado es aquel en el cual cada transportador se responsabiliza por su segmento, utilizando documentos apropiados y diferentes en cada caso.

Los corredores de comercio exterior son el conjunto de la infraestructura y de servicios para los actores del transporte de carga, ubicada entre el origen y el destino de la carga, constituida por, entre otras: las vías, los servicios de comunicaciones, los centros de transferencia, los puertos secos, los talleres de atención a los vehículos, los hoteles y los restaurantes.

Cuando se combinan varios modos de transporte, es decir, cuando se utiliza el transporte intermodal, hay varias formas de contratarlo:

- Transporte Segmentado
- Transporte Combinado
- Transporte Multimodal

El transporte segmentado cuenta con múltiples contratos, tanto como servicios de atención a la carga se requieran y la responsabilidad está en cabeza de cada uno de los contratistas. En caso de un siniestro, el expedidor deberá identificar bajo la responsabilidad de quién se encontraba su mercancía en el momento de suceder este evento.

La gran diferencia del transporte multimodal con los contratos tradicionales, es que en esta modalidad de contratar el servicio de transporte, el generador de la carga o expedidor, hace un solo contrato con un operador de transporte que asume la responsabilidad tanto de la coordinación de toda la cadena entre el origen y el destino de las mercancías, así como de los siniestros que pudieran presentarse a la carga y los siniestros a terceros o a los bienes de terceros que la carga pueda ocasionar.

Los servicios que pueden incluirse en un contrato de transporte multimodal pueden iniciarse con el recibo de la mercancía en la bodega del productor y entregarse en las instalaciones del vendedor, que pueden ser sus puntos de distribución final, en diferentes locales o almacenes.

Adicionalmente, el operador de transporte multimodal puede comprometerse a brindar un servicio de abastecimiento a su cliente en forma regular y justo a tiempo. Este es el único contrato que incluye el sistema justo a tiempo (JIT).

Ante un siniestro, en cualquier lugar o momento del recorrido de las mercancías, el expedidor o dueño de la carga tiene un solo interlocutor que le responde por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías.

El transporte multimodal no sólo es una expresión moderna del transporte, sino que principalmente es una forma eficiente y adecuada a los nuevos requerimientos del mercado, de trasladar las mercancías entre un origen y un destino.

El gran alcance del transporte multimodal es lograr que la combinación de modos de transporte sea competitivo frente al transporte unimodal, segmentado o combinado, y logre

transformar en una realidad la complementariedad de los modos de transporte. Por esta razón, la implementación del transporte intermodal es un requisito para hacer posible el transporte multimodal.

Realice ejercicios Nº 23 y 24

Relación entre Transportista Efectivo y Transportista

La gran diferencia que se presenta entre el transportista y el transportista efectivo, es que el primero es aquel autorizado por el organismo competente de su país de origen, para ejecutar o hacer ejecutar el transporte de mercancías. En cambio, el segundo se refiere a cualquier persona, incluido el "transportista contractual", que lleva a cabo cualquier parte del transporte de las mercaderías.

Asimismo, y para una mayor comprensión, se definirá al contratista contractual como la persona que contrata para transportar, ya sea directa o indirectamente mediante transportista(s) efectivo(s), las mercaderías indicadas en la carta de porte. Cabe destacar que el "transportista contractual" también podrá ser un transportista efectivo.

Diferencia entre Transporte Multimodal y Transporte Integrado

El transporte integrado es un tipo de transporte multimodal, el cual se ha definido y explicado anteriormente, por lo cual, no se entrará en mayores detalles con respecto a la definición de transporte multimodal. Lo que sí es importante recalcar o resaltar es que, si bien el transporte integrado es u opera igual al transporte multimodal, existe una diferencia importante entre ellos.

En el transporte multimodal, es el importador quien se encarga de contratar el transporte necesario para que las mercancías lleguen a destino. Sin embargo, en el transporte integrado se crea una especie de alianza de apoyo entre las compañías, es decir, las compañías se alían con un propósito común. Por lo tanto, será el importador quien contrate el servicio de una compañía de transporte, y será ésta quien luego defina a cuántos tipos de transportes contratar, en este caso, como el nombre lo indica, las compañías ofrecen un servicio integral al cliente, donde éste se olvida de contrataciones y trámites para que su mercancía llegue al destino final.

Realice ejercicio Nº 25

Sistema Tecnológico y Aspectos Técnicos del Transporte Multimodal

En cuanto a los aspectos técnicos del transporte multimodal, se puede decir que el acoplamiento de mercancías en unidades superiores de carga, conocido como unitarización[26] tiene sentido económico siempre y cuando la nueva unidad, creada para efectos exclusivos de transporte, conserve su integridad durante la mayor parte de la duración del mismo.

La descomposición, total o parcial, de esa unidad de carga en sus elementos componentes, para proceder a su almacenaje o su transporte a los receptores de la mercancía, se llama ruptura de carga.

En cuanto a lo que se refiere a tecnología y equipos utilizados, se encuentra el transporte de mercancías en unidades de transporte intermodal (UTI), tales como: contenedores, cajas móviles, etc., comprende tres fases.

1. Primera Fase: Colocación de la mercancía dentro de la unidad de transporte intermodal, también llamada estiba[27], arrumazón o stuffing.

2. Manipulación en los terminales intermodales para almacenamiento, carga o trasbordo a otros vehículos.

3. Transporte propiamente dicho.

La primera fase se puede efectuar a través de la cadena humana, aunque es tremendamente antieconómica, o bien, mediante la utilización de grúas horquilla (llamada también grúa de uñas) o transpaletas, con un rendimiento obviamente muy superior al de la cadena humana, ya que además de hacer mayor cantidad de trabajo en menos tiempo, facilita la combinación para el transporte de paletas (pallets) y contenedores.

La segunda fase, se puede efectuar de tres formas, ya sea por medio de la contenedorización, la utilización de cajas móviles, o bien, mediante el uso de semirremolques de carretera.

- Contenedorización, mediante contenedores reglados, según Norma ISO.
- Utilización de cajas móviles, como los “swap-bodies”, que son apilables.
- Semirremolques de carretera, que pueden utilizarse en tráficos marítimos cargándolos en buque “RO-RO” (Roll-on / Roll off) o en tráfico combinado ferrocarril-carretera.

[26] La unitarización se compone por artículos, tales como: cajas, paquetes u otros elementos desunidos, pero agrupados en unidades como paletas (pallets) o contenedores, los cuales están listos para ser transportados
[27] Estiba; consiste en agrupar ordenada y uniformemente la mercancía en la unidad de transporte.

En los tres casos, la manipulación se basa en la utilización de elementos de enganches, tales como:

a) El “spreader”, es un bastidor que puede ser fijo o telescópico, dotado de unas piezas de adaptación que se introducen en las esquinas de los contenedores, o en los alojamientos de las cajas móviles. Es el accesorio fundamental de las grúas de contenedores.

b) La grúa horquilla (de uñas), en algunos países llamada “toro”, funciona introduciendo las uñas en los alojamientos de la base de la unidad de transporte.

c) La grúa de pinzas, muy utilizada para la manipulación de semirremolques y cajas móviles, enganchándolos por la base.

d) Los “straddle – carriers”, izan los contenedores, recorren las hileras de contenedores en los terminales y los izan o depositan, según la operación requerida.

e) Los “transtainer”, son grúas pórtico montadas sobre neumáticos con dos sentios de desplazamiento, uno rectilíneo para recorrer las filas de contenedores, y otro vertical para desplazarse entre bloques.

Ventajas y Desventajas del Transporte Multimodal

A continuación, se darán a conocer las principales ventajas y desventajas presentadas por el sistema de transporte multimodal.

- Ventajas

Las ventajas del transporte multimodal se han puesto de manifiesto con la globalización de las economías; y ellas son:

- Dada la intensificación de la competencia internacional, los servicios integrados pueden reducir el tiempo de tránsito e incrementar la puntualidad, con efectos directos en la reducción de inventarios.

- Brinda comodidad al usuario, al tener que tratar con sólo un prestador de servicios, lo cual permite estrechar relaciones comerciales.

- Reduce costos administrativos y de logística, para lograr la sincronía y enlaces internacionales.

- Ofrece mayor seguridad, especialmente en los puntos intermedios, reduce los gastos de transporte y de otros costos conexos.

- Proporciona precios previamente acordados para las operaciones puerta a puerta, como las tarifas son convenidas antes con el usuario, éste se puede planificar.

- Propicia nuevas oportunidades comerciales para exportaciones no tradicionales, como consecuencia de mejores servicios de transporte.

• Desventajas

Las principales desventajas de esta modalidad de transporte son las siguientes:

- Falta de desarrollo a nivel tanto nacional como internacional; esto se debe principalmente a que no todos los países cuentan con el mismo desarrollo en relación a los tipos de transporte y vías de acceso, lo que provoca que en determinados lugares el flujo sea menor.

- Falta de conocimiento que presenta la mayoría de las empresas, producto de nula información que se hace de este servicio. A nivel nacional, este transporte no presenta operadores que se puedan considerar como importantes, sin embargo, las compañías internacionales se han preocupado de desarrollar esta área, sin lograr internalizarla en la mente de los contratantes.

- Casi nula aceptación por parte de las entidades bancarias del documento de transporte multimodal, ya que lo único válido para ellas sigue siendo el conocimiento de embarque (B/L) como medio representativo del dominio de las mercancías.

- La poca aceptación por parte de las naciones para adherirse al tratado de transporte multimodal, ha conspirado para la puesta en práctica de este nuevo método de transporte.

Realice ejercicio Nº 26

3.5 Comparación entre las Diferentes Modalidades de Transporte

En el cuadro que se presenta a continuación, se muestra la comparación entre los distintos tipos de transporte, en él se podrán encontrar las diferencias entre costos involucrados en cada uno de los medios de transporte y otras características. Además, se incluye una comparación entre las ventajas y desventajas de éstos, con el fin de entregar un resumen más esquematizado para una mejor comprensión.

Cuadro Nº 1: Comparación entre los Distintos Medios de Transportes

Modo de Transporte	Características	Ventajas	Desventajas
Carretero	- Costos fijos bajos. - Operaciones en terminal no requieren equipamiento costoso. - Mano de obra de carga y descarga muy barata.	- Versatilidad; debido al rápido acceso a las instalaciones. - Accesibilidad; ya que permite brindar un servicio puerta a puerta. - Prontitud; es posible programar los envío. - Seguridad; ya que la carga viaja acompañada.	- Capacidad de carga limitada. - Congestiones, debido a que en muchos lugares existen lugares poco expeditos. - Se encuentra sujeto a regulaciones de tráfico y vías de acceso. - Grandes distancias; por ejemplo, no podrá ser utilizado en trayectos demasiado largos por el tiempo de demora y los costos que involucra.
Ferroviario	- Costos fijos y variables relativamente bajos. - Vías directas	- Capacidad mayor en relación al transporte carretero o aéreo, incluso mayor que algunos buques. - Apilamiento de contenedores. - Flexibilidad combinada (ferroacuático). - Puede alcanzar altas velocidades.	- Poca flexibilidad de ruta, por las características de las líneas. - El transbordo necesita transporte previo. - Existe mayor probabilidad de saqueos
Aéreo	- Aéreo vía natural. - Costos fijos altos. - Equipamiento carga y descarga barata.	- Rapidez en el transporte de mercancías.	- Capacidad de carga limitada. - Carga a granel, por el gran espacio que ocupa. - Producto de bajo costo, ya que no resulta rentable. - Artículos peligrosos, ya que hay productos que se convierten en peligrosos cuando son transportados por esta vía, como baterías, aerosoles, solventes, etc.
Marítimo	- Vías naturales. - Altos costos de terminal y además variables. - Equipamiento costoso.	- Tiene amplia capacidad par el envío de mercancía. - Alta competitividad, ya que permite negociar a escala. - Flexibilidad en cargas - Continuidad del servicio.	- Accesibilidad, ya que. necesita acercamiento a través de otro medio. - Altos costos de manipuleo de mercancía. - Velocidad, es un medio lento por el tipo de carga y por la vía que se transporta (mar). - Frecuencia, ya que tienen que esperar que se completen los buques para poder zarpar. - Congestión, producida por la cantidad de productos que se transportan por esta vía. - Tiempo o pick, por demoras en la entrega, debido a factores climáticos, por ejemplo.

4 TERMINALES Y DEPÓSITOS DE CARGAS Y/O MERCADERIAS

A continuación, se explicarán a grandes rasgos las principales características presentadas por los terminales marítimos y depósitos de carga terrestre.

Terminales Marítimos Portuarios

El transporte acuático requiere de diversos tipos de terminales, que van desde los puertos fluviales y lacustres (con capacidad para recibir embarcaciones con poco tonelaje), hasta los marítimos que reciben buques de gran tamaño.

- ### El Puerto

El puerto, es uno de los más importantes eslabones de la cadena logística de comercio internacional, ya que a través de él se efectúa la conexión de importantes hinterlands terrestres con el exterior. Se convierten así en cabecera de una zona económica a cuyo desarrollo contribuye con su actividad.

Hoy en día, los puertos marítimos son considerados como puerta de entrada y como lugar de interfaces, enlace y salida. Además, Algunas veces son zonas industriales (zonas francas), donde los terminales de carga como tales, no constituyen más que una pequeña parte del conjunto total. Asimismo, en mayor medida que los terminales de otros modos de transporte, el tipo de carga que manejan, define la infraestructura y las instalaciones de que disponen.

En el caso de los puertos marítimos, tanto las instalaciones como la infraestructura, demandan inversiones sustanciales de capital. Los países en desarrollo, como abastecedores de un importante número de productos primarios, cuentan con amplias y sofisticadas instalaciones portuarias. Los puertos constituyen el punto de interfase del transporte internacional de carga, puesto que son el punto de partida y de llegada de la navegación de cabotaje, fluvial o lacustre, y del transporte carretero o ferroviaro.

Algunas definiciones básicas, en este campo, son importantes para los usuarios. El puerto, es un lugar para el recibo de buques con rompeolas y con una entrada para protegerlo en su interior. Los espigones y muelles marítimos son también estructuras construidas a lo largo de la costa, o a cierta distancia de ella, a cuyos costados acudirán los buques. Por último, los muelles corresponden al sitio de anclaje y el lugar en donde se embarca y desembarca la carga.

Los puertos albergan un cierto número de entidades que intervienen en la elaboración de transporte: autoridades portuarias, embarcadores, agentes (transitarios, operadores de transporte multimodal), armadores y operadores locales de transporte.

Desde el punto de vista operativo, un puerto está constituido básicamente por tres áreas definidas; la zona de fondeo; situada al exterior, sirve para que los buques queden en turno de espera antes de atracar; la zona dársenas; constituyen la zona interior y más protegida del puerto, donde los buques atracan a los muelles para efectuar sus operaciones; y el canal de acceso, la cual une las dos zonas nombradas anteriormente.

Los puertos admiten una infinidad de clasificaciones, pero desde el punto de vista de su objeto, la primordial sería la división en militares, comerciales y de recreo. A continuación, se describirá sólo el puerto comercial, por su relevancia en el comercio exterior. De acuerdo a ello, se puede decir que el puerto comercial se encuentra dividido en tres zonas, ellas son:

- Primera zona (de entrevías): destinada a las operaciones de carga y descarga de los buques. Suele externderse desde el cantil o borde del muelle hasta un fondo hacia el interior de la explanada de unos 40 ó 50 metros.

- Segunda zona (de tránsito): destinada a la recepción y almacenaje a corto plazo de las mercancías procedentes de, o con destino, a los buques. Se extiende desde el límite de la primera zona hasta el cerramiento interior del puerto. En ella se encuentran la mayoría de los almacenes y tinglados portuarios.

- Tercera zona: en algunos puertos se utiliza una tercera zona, cuyo fin es el almacenamiento de mercancía a largo plazo.

El transporte de carga por vía marítima ha sufrido importantes cambios en los últimos años, la eficiencia en la operación de los equipos para manipuleo de carga y los servicios del puerto influyen de manera definitiva en la competitividad del transporte de productos. Ello afecta a todas las partes que intervienen en la operación como importadores, exportadores, armadores, autoridades portuarias, etc.

El equipo de manipuleo constituye un factor clave en toda operación portuaria y ejerce una influencia decisiva sobre su nivel de eficiencia general. Estos equipos pueden estar localizados sobre los muelles o ser flotantes y móviles, comprenden grúas, cargadores frontales, succionadores neumáticos, montacargas, cargadores para paletas y contenedores, apiladores y gran variedad de vehículos con o sin remolque.

Los muelles se construyen según el tipo de carga que se pretende movilizar por medio de ellos. Pero, en general, con excepción de los muelles especializados en un solo tipo de carga (a granel), la mayoría son convencionales.

Los distintos tipos de muelles existentes son:

a) Muelle para carga general o carga convencional; en muchos puertos de países en desarrollo se emplea una gran cantidad de mano de obra para manejar carga en los muelles convencionales. El equipo de carga es fundamental, en especial si la carga general es

unitarizada. Cuando se trata de carga paletizada o de embalajes demasiado pesados para ser movilizados manualmente, se utilizan camiones con montacargas y grúas.

b) Muelles para contenedores; son muelles especiales, cuyo tamaño va desde los más grandes con capacidad para albergar buques portacontenedores, hasta aquellos que manejan el tráfico de servicio de enlace o alimentadores (Feeders) que transportan entre 50 y 250 TEU.

Los muelles para contenedores, cuentan generalmente con todos los elementos para su funcionamiento, entre ellas se encuentran amplias zonas de almacenamiento para contenedores y las que operan con vehículos pesados que los apilan.

c) Muelles para granel; estos muelles generalmente están preparados para el almacenamiento de productos minerales, cereales y otros, como la soya y el azúcar, aunque éstos son los principales graneles sólidos que se movilizan a través de este tipo de muelles especializados. El muelle, con capacidad para buques, cuyo tamaño guarda relación con aquel de los molinos situados en los alrededores, los cuales son alimentados por correas transportadoras o succionadores neumáticos, que absorben los granos de la bodega del buque.

d) Muelles para buques Roll on/Roll Off; la mayoría de los puertos del mundo cuenta con este tipo de muelles debido al número cada vez mayor de buques RO/RO en operación. Estos muelles le suministran rampas de popa o proa, compuertas laterales o angulares de popa para el cargue o descargue. Adyacentes a ellos, se encuentran amplias zonas de parqueo para camiones y remolques que esperan recoger su despacho después de haber descargado. Empleando muy poca mano de obra, puesto que los vehículos traen su propio conductor y han sido cargados con anterioridad.

Realice ejercicios Nº 27 y 28

Depósitos Terrestres de Carga

Su estructura está determinada por el tipo de operación que realiza, el manipulé de la carga y la variedad de productos que se manejan. La mayoría de ellos cuenta con cierto número de facilidades básicas, que comprenden un embarcadero (plataforma para cargar), equipo de manipulé de carga y aparcaderos. Dado que la congestión se ha convertido en un problema serio, se requieren zonas de circulación amplias para un funcionamiento eficiente del terminal.

Solo en algunos países en desarrollo (por ejemplo, los nuevos países en vías de industrialización, NIC) funcionan terminales de transporte carretero; en otros, sólo algunas instalaciones provisionales (patios pavimentados o no pavimentados, con áreas edificadas mínimas) hacen las veces de terminal.

Un terminal bien establecido tiene capacidad para recibir carga que comprende cierto número de embarques que no constituyen, por sí mismo, una carga completa (full load), y que son transportados en vehículos que realizan trayectos cortos o largos. Las cargas se separan y seleccionan de acuerdo con su lugar de destino, y se consolidan con otras cargas. Todas estas operaciones se llevan a cabo en el embarcadero y, cuando es necesario, los distintos embarques son almacenados en bodegas del terminal.

El equipo de manipulé de carga está compuesto por elementos móviles, fijos y semifijos. Entre los primeros se encuentran camiones pequeños, barras de hierro, monta cargas para paletas, tractores y remolques, bandas transportadoras y con rodamientos, grúas móviles, plataforma de izado, etc.; los segundos incluyen poleas y aparejos, elevadores, bandas transportadoras, cargadores de espiral, grúas pórtico móviles, plataformas con rodamientos.

En todas las fases del transporte, bien sean iniciales, intermedias o finales, se plantea la necesidad de almacenar la mercancía por períodos más o menos largos. Ello obliga a tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Costo adicional; deben programarse las entregas, reduciendo n estos períodos al mínimo.

- Un almacenamiento prolongado aumenta los riesgos de robos, mermas, derrames, hurto, roedores, contaminación, etc.

- Los almacenes mecanizados ofrecen mayor garantía de un buen trato a la mercancía.

- La mercancía de alto valor deberá almacenarse en recintos especiales, con vigilancia reforzada.

- Una preparación defectuosa de la documentación de embarque puede significar un almacenamiento no deseado y accesoriamente con un costo implícito, en la aduana del país de destino.

Personal que Interviene entre el Terminal y la Empresa de Transporte

En las operaciones de transporte y depósito de mercancía intervienen diversos entes; cada uno de los cuales será mencionado a continuación, con sus respectivas responsabilidades.

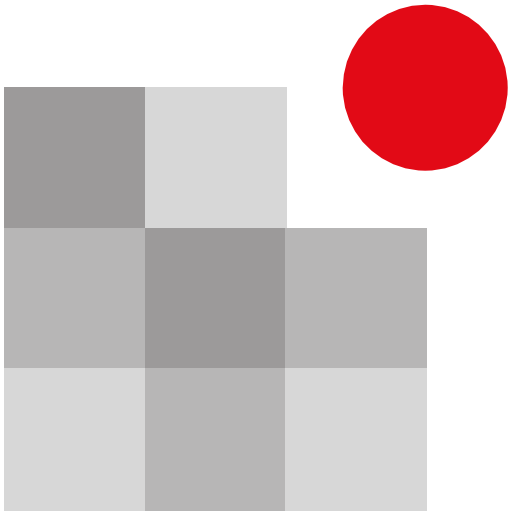
a) Ship brokers: son personas, corredores de buques y corredores de cargas, que tienen funciones de intermediarios en los fletamentos, encargándose de poner en contacto al naviero y al fletador, y de concluir los contratos de fletamento entre ambos.

b) Agentes de aduanas: corresponde al profesional auxiliar de la función pública aduanera, cuya licencia lo habilita ante la aduana para prestar servicios a terceros como gestor en el despacho de mercancías.

c) Operadores logísticos: corresponde al operador que abarca el transporte, tracción, el almacenamiento, los servicios auxiliares del transporte, tránsito, aduana, funciones de distribución física, la manutención, fraccionamiento y grupaje, etiquetado, embalaje y preparación de cargas, la organización de los sistemas de información y la gestión de los flujos, llegando a operaciones de carácter comercial como la facturación y el fletamento, y otros servicios de ingeniería logística.

Realice ejercicios Nº 29 y 30

RAMO:
TRANSPORTE Y SEGUROS INTERNACIONALES



IPLACEX
instituto profesional

UNIDAD II

LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE

1. CONTRATO DE TRANSPORTE

El contrato de transporte deriva del contrato de transporte internacional, y corresponde a un contrato (acuerdo de voluntades) en el cual una persona (llamada porteador), mediante un pago, está obligada a trasladar de un lugar a otro, a personas o mercancías, sea por tierra, mar, aire, lagos, ríos o canales.

Este contrato es ejecutado al poner la mercancía o la(s) persona(s) en el lugar de destino, independiente de que el transporte sea asumido por uno o más porteadores.

Es importante destacar que así como existen distintos tipos de transporte, como el transporte terrestre (que puede ser carretero o ferroviario), aéreo, multimodal y marítimo, existen también distintos tipos de contratos de transporte, los cuales serán analizados con mayor profundidad en los puntos posteriores.

Características del Contrato de Transporte

El contrato de transporte presenta diversas características fundamentales que los identifican, a saber:

- Contrato Principal: el contrato de transporte, primero que todo, es un contrato principal, es decir, subsiste por sí mismo, sin la necesidad de otro. En otras palabras, es un tipo de contrato que cuenta con todo lo necesario para desarrollar con éxito su misión.

- Contrato Nominado: el contrato de transporte es un contrato nominado, es decir, es un contrato reglamentado por ley. En Chile, el transporte de mercancías o de personas se encuentra regulado por el Código de Comercio, y en su artículo 166 establece que: “El transporte es un contrato en virtud del cual uno se obliga por cierto precio a conducir de un lugar a otro, por tierra, canales, lagos o ríos navegables, pasajeros o mercaderías ajenas, y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas”.

- Contrato Consensual: el contrato de transporte es un contrato consensual, ya que se perfecciona por el solo consentimiento de las partes, es decir, el contrato existe cuando ambas partes llegan a un acuerdo para realizar la operación.

- Contrato Conmutativo: el contrato de transporte es un contrato conmutativo, debido a que las obligaciones de cada una de las partes, se miran o consideran como equivalentes.

- Contrato Bilateral: el contrato de transporte es un contrato bilateral, debido a que se obliga tanto al porteador como al cargador a cumplir cada una de las partes especificadas en el contrato. El porteador tiene la obligación de realizar la conducción de la nave desde un lugar a otro, debiendo trasladar las mercancías desde el punto de origen al punto de destino establecido; mientras que el cargador es quien encarga la conducción de la nave y por lo tanto, el traslado de las mercancías, ya sea por cuenta propia o ajena, debiendo pagar un "porte" [1] por dicho encargo.

- Contrato Oneroso: el contrato de transporte es un contrato oneroso, consistente en que ambas partes perciben las utilidades y cada parte se grava a beneficio de la otra. Esto se debe a que el cargador deberá pagar un determinado precio (flete o porte) por solicitar el traslado de la mercancía y el porteador deberá llevar a cabo el traslado de dicha mercancía.

Partes que Intervienen en el Contrato de Transporte

En el contrato de transporte, intervienen tres personajes esenciales, siendo éstos, el porteador, el consignatario y el cargador. A continuación, se explicará que actividad realiza cada uno de ellos en este proceso, y cuáles son sus derechos y obligaciones.

- Porteador: es quien está encargado de conducir, las mercancías o personas, desde un lugar a otro; por lo tanto, es la persona que realiza el transporte.

  El porteador cambiará de nombre dependiendo del medio de transporte que se utilice, es decir, en el transporte por mar, su nombre cambia de porteador a patrón de nave, armador o barquero; en el transporte terrestre se designa como transportador o transportista y en el transporte aéreo se le denomina simplemente porteador.

  En cuanto a las obligaciones y derechos del porteador, se puede decir que, el transportista es quien tiene derecho a percibir el pago del flete convenido con el cargador, a lo que se denomina "porte". Mientras que por el porte acordado, el porteador tiene como obligación ejecutar el contrato según las modalidades y los términos que las partes hayan previsto, recibir la mercancía, iniciar el viaje, custodiar y conservar la carga, velando que llegue en perfectas condiciones a su destino y, finalmente, entregar la carga al consignatario, de acuerdo a la fecha convenida en el conocimiento de embarque, guía aérea o carta de porte[2], según sea el medio de transporte que se utilice.

[1] El porte es la cantidad o "precio" que debe cancelar el cargador por el encargo de la conducción de las mercancías o personas.

[2] El conocimiento de embarque, la guía aérea y la carta de porte, son documentos que prueban la existencia de un contrato de transporte marítimo, aéreo o carretero, respectivamente. Se debe recordar que una de las características del contrato de transporte es que es consensual, es decir, se perfecciona con el mero acuerdo de las partes, lo cual significa que el contrato de transporte no nace con la suscripción del documento en sí, por lo cual los documentos anteriormente mencionados sólo permiten probar la existencia de una obligación.

- Cargador: es aquel que encarga el traslado de las mercancías o personas al porteador. Se le llama también expedidor, remitente, consignante o embarcador, dependiendo del medio de transporte que se emplee, pero para efectos prácticos y una mejor comprensión, en los puntos posteriores, se hablará de cargador en el transporte marítimo y embarcador o remitente para el resto de los transportes.

  En cuanto a las obligaciones y derechos del cargador, se puede decir que tiene derecho de preferencia, debido a que independiente del valor de la mercancía (es decir, no importando de si existe una carga más rentable que la que se va a embarcar), ésta se tiene que ir en el primer vehículo disponible o medio de transporte que se utilice.

  También tiene derecho a la ejecución de la prestación, es decir, tiene derecho a exigir la prestación del servicio, de inmediato, estando lista la carga; y como si fuera poco, tiene todo el derecho de dejar sin efecto el contrato convenido, es decir, el cargador puede dejar sin efecto el transporte por voluntad propia. En el caso de que el contrato se deje sin efecto antes de comenzado el viaje, el cargador deberá pagar al porteador la mitad del porte y en el evento de que lo haga una vez iniciado el viaje, deberá enterar el total del precio convenido.

  Dentro de las obligaciones del cargador, se puede mencionar que éste es quien entrega las mercancías al porteador, es quien suministra los documentos necesarios para la operación y es quien paga el flete al porteador, de acuerdo a lo estipulado en el contrato.

- Consignatario: es la persona a quien van dirigidas las mercancías, por lo tanto, es aquel que se encuentra habilitado por medio de un título a recibir las mercancías transportadas en el lugar de destino, y tiene como obligación firmar el recibo conforme de las mercancías.

  Es importante mencionar que una misma persona puede ser a la vez cargador y consignatario, ya que por ejemplo, un exportador chileno, puede encargar el envío de chalecos chilotes desde el puerto de Valparaíso al puerto de San Francisco, Estado Unidos, caso en el cual asumirá la condición de cargador; y ser él mismo quien las reciba en el puerto de destino, a fin de comercializarlas directamente, en cuyo caso asumirá la condición de consignatario.

Realice ejercicios Nº 1 y 2

Clasificación de los Contratos de Transporte

Como se dijo anteriormente, existen distintos tipos de contratos de transporte, lo cual depende del medio de transporte que se esté utilizando y de lo que se esté transportando. En este punto se hará una breve reseña de los distintos tipos de contrato, es decir, contrato de transporte terrestre, aéreo, marítimo y multimodal. Sin embargo, debido a la amplia utilización en el comercio internacional del transporte marítimo, en el punto 2 de la presente unidad se profundizará en su estudio.

Contrato de Transporte Terrestre

En el transporte terrestre se pueden celebrar dos tipos de contratos, lo que dependerá de la modalidad del transporte que se emplee, es decir, carretero o ferroviario. A continuación, se explicarán a grandes rasgos los dos tipos de contratos existentes.

- Contrato de Transporte Carretero

El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera se regula por el Convenio CMR, el cual fue suscrito en Ginebra el 19 de mayo de 1956 y ratificado por España en 1974. La función principal de este Convenio es regular el tráfico internacional por carretera, en sus aspectos personales, de responsabilidad y documentales. Con respecto a Chile, es importante destacar que éste se encuentra suscrito al Convenio CMR, y en agosto de 2004 ratificó los cambios que en él se elaboraron.

El contrato regulado por este convenio es consensual, es decir, es válido el celebrado de palabra, si bien necesariamente ha de documentarse en una carta de porte, ésta no es requisito imprescindible para la existencia y validez del contrato.

Por lo tanto, un aspecto importante del contrato de transporte carretero es que éste se debe hacer constar mediante carta de porte, que hace fe, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de la mercancía por el transportista.

Este convenio se aplica a todos los contratos de transporte público de mercancías por carretera, en los que el lugar de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega estén situados en dos países diferentes, si al menos uno de estos países es firmante del Convenio. Sin embargo, también existen ciertas excepciones, ya que los transportes postales internacionales, los funerarios y los de mudanzas, están excluidos de su aplicación. Incluso, este convenio se aplica cuando parte del recorrido sea por mar, ferrocarril o avión.

Los aspectos contractuales de este tipo de transporte, se encuentran especificados en la Convención Internacional para el Transporte de Mercancías por Carretera (Convention sur le transport international des merchandises par route – CMR), el cual se aplica a todas las mercancías que se transportan a través de los países miembros del convenio. El contrato concierne al embarcador (el dueño de la carga o el agente transitario que lo representa), a la compañía de transporte carretero (en los países en desarrollo existen propietarios individuales de uno o varios vehículos) y al consignatario.

- Contrato de Transporte Ferroviario

En el transporte ferroviario, los aspectos contractuales se encuentran especificados en la "Convención Internacional de Transporte por Ferrocarril" (COTIF), y se aplican a todas las mercancías transportadas a través de los países miembros (entre los que se encuentra Chile), los cuales son partes contratantes de la Convención Internacional para el Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM), dentro del COTIF.

Según este acuerdo, el transporte por ferrocarril se permite bajo un solo documento, regido por varios países de Europa, el Medio Oriente y el Mediterráneo conocido como Carta de Porte Ferroviario, la cual también es utilizada por Chile.

El contrato involucra al embarcador (propietario de la carga o el agente transitario que lo representa), a la compañía ferroviaria (la cual es, en la mayoría de los casos y especialmente en los países en desarrollo, una entidad estatal) y al consignatario. Todos los detalles del contrato figuran en la carta de porte elaborada por el embarcador y ésta constituye la evidencia del contrato.

En los países no consignatarios del convenio COTIF, el contrato está sujeto a la legislación nacional de los países involucrados. En el caso de Chile, COTIF y la Carta de Porte representan lo mismo, la única diferencia es que este convenio fue firmado el 9 de Mayo de 1980 y entró en vigencia el 1 de mayo de 1985.

Es importante destacar que el contrato de transporte empieza a regir cuando la compañía ferroviaria acepta transportar las mercancías y consigna la información en una carta de porte ferroviario internacional CIM, con sello del transportador.

Contratos Aeronáuticos

En el transporte aéreo, los aspectos contractuales están contenidos en el Convenio de Varsovia y en los protocolos de la Haya, Guatemala y Montreal. Chile se encuentra suscrito a este convenio, y en lo que se refiere al Código Aeronáutico de Chile, éste solamente entrega

el marco legal, pero no crea el documento, por lo tanto, acepta lo que ya se encuentra normado a través de los convenios internacionales.

Cuando se utiliza el transporte aéreo, para realizar gestiones comerciales, en Chile se pueden llevar a cabo diversos tipos de contratos aeronáuticos; los más importantes son: el arrendamiento de aeronaves, el fletamento y el contrato de transporte aéreo. A continuación, se explicarán a grandes rasgos cada uno de ellos.

- Contrato de Transporte Aéreo

De acuerdo al artículo 126 del Código Aeronáutico chileno, “el contrato de transporte aéreo es aquel en virtud del cual una persona, denominada transportador, se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros o cosas ajenas y a entregar éstas a quienes vayan consignadas”.

El contrato es elaborado por el embarcador o el agente transitario a nombre del embarcador, y ampara el transporte entre el aeropuerto de partida y el de destino, independientemente del número de aerolíneas comerciales que intervengan.

Como se puede observar, en el transporte aéreo de mercancía, el contrato de transporte involucra al embarcador (propietario de la carga) o alternativamente, al agente de tránsito que lo representa (quien, en la mayoría de los casos, posee una licencia de la IATA) y a una aerolínea comercial (transportador). Siendo la compañía de transporte la encargada de emitir la guía aérea, la cual prueba la existencia del contrato de transporte.

El transportador tiene la obligación de realizar el transporte, sea de carga o de pasajeros, en la fecha y horario acordado; sin embargo, éste se encuentra facultado para suspender, retrasar o cancelar el vuelo, o bien, cambiar sus condiciones, por razones de seguridad o de fuerza mayor que ocurran, como por ejemplo, fenómenos meteorológicos, guerras, disturbios civiles o amenazas contra la aeronave. Cualquiera de las razones anteriores, podrá dejar sin efecto el contrato de transporte, debiendo soportar cada una de las partes, las respectivas pérdidas.

Por Ejemplo

Suponga que Avon S.A. decide exportar a Tailandia tres contenedores con cosméticos, para lo cual ha establecido un contrato de transporte aéreo con LAN cargo, en donde se ha establecido que la aeronave emprenderá vuelo el día 10 de enero de 2006 a las 17:30 horas; sin embargo, justo ese día, se dio alarma en el aeropuerto de un atentado contra la aeronave que trasladará la carga. En este caso, el transportador debería retrasar el vuelo, a fin de verificar la seguridad de la aeronave.

Continuación Ejemplo

Otro ejemplo se puede visualizar en la siguiente situación; suponga que la misma empresa AVON S.A. establece un contrato de transporte aéreo con Lan cargo, el cual consiste en un vuelo directo desde el aeropuerto Pudahuel, Chile al aeropuerto Heathrow, Londres. Las condiciones climáticas previstas para el día de aterrizaje en Londres se anuncian buenas; sin embargo, durante el viaje, antes de llegar a su destino, le avisan al capitán de la nave que la zona de destino se encuentra con fuertes tormentas, las que se pronostican durarán varios días, lo que hace difícil el aterrizaje de la aeronave.

En este caso, el transportador puede cambiar las condiciones del vuelo, por ejemplo, solicitando el permiso para aterrizar en un aeropuerto de otra ciudad. Es así como el transportador deberá asumir los costos del desvío del destino y el embarcador los costos de almacenaje, y transporte de la carga desde el lugar de aterrizaje al acordado (Londres).

Se debe tener presente que cuando el transporte tenga que realizarse a través de diferentes transportadores aéreos, y en forma sucesiva; las partes podrán establecer el transporte como una sola operación, definiéndolo como transporte único, aún cuando la formalización del contrato constase en uno solo, o en una serie de ellos.

Por Ejemplo

Suponga que un exportador de flores decide comercializar dicha mercancía en Hong Kong; debido a la naturaleza del producto se requiere un medio de transporte rápido, por lo cual decide realizar un contrato de transporte aéreo. Sin embargo, cuando comienza a averiguar sobre compañías aéreas que tuviesen como destino directo Hong Kong, se da cuenta que ninguna aerolínea nacional llega hasta dicho lugar, debiendo contratar los servicios aéreos de diversos transportadores, de modo tal de lograr llegar a su destino final.

En este caso, el exportador puede realizar un solo contrato por todo el trayecto; o bien, tantos contratos de transporte, como transportadores haya.

De acuerdo a lo anterior, cada transportador que acepte viajeros, equipaje y mercancías, se considerará como una parte, siempre que dicho contrato haga referencia al tramo del transporte efectuado bajo su control. En otras palabras, cuando se utilizan varios transportadores para llegar a un destino final, todos ellos funcionarán como una sola parte, debiendo el contrato definir en forma específica el trayecto en el cual se harán cargo de la mercancía, lo cual permite establecer responsabilidades en caso de que ésta se encuentre deteriorada o malograda.

Por lo tanto, cuando el transporte sólo es de equipaje o mercancías, el cargador podrá recurrir contra cualquiera de los transportadores que hubiese formado parte en la ejecución del transporte, todos los cuales serán solidariamente responsables de los daños causados

por destrucción, pérdida o avería de la mercancía transportada, o del retraso en su transporte, a menos que entre las partes se hubiese acordado que el transportador que celebra el contrato, asumiese la responsabilidad durante todo el trayecto

Como se puede observar, el transporte aéreo puede realizarse por medio de uno o varios transportadores, en donde el porteador con el cual se estableció el trato puede asumir la responsabilidad de todo o parte del trayecto. Sin embargo, se debe tener presente que las órdenes relativas al derecho de disposición que sobre las mercancías porteadas compete al cargador, sólo podrán ser dirigidas al transportador con el cual se ha celebrado el contrato. Por lo tanto, aunque exista más de un transportador, las órdenes que deben cumplir los cargadores respecto a la disposición de la carga, sólo deberán ser interpuestas a aquel transportador con el cual se estableció el contrato de transporte.

Por Ejemplo

Suponga que un exportador de lana, desea comercializarla en Melbourne, Australia; para ello contrata los servicios de transporte de la compañía aérea Ata Ltda. Sin embargo, esta compañía no llega directamente a Australia, por lo que la carga sufrirá un transbordo en Argentina, desde donde se utilizarán los servicios de otra compañía aérea, Aerolíneas Argentinas S.A.

Como se puede observar en este ejemplo, para el traslado de la mercancía el exportador utilizará dos transportadores; sin embargo, todas las instrucciones que entregue el exportador sobre el manejo y disposición de la carga, deberá realizarlas al transportador con el cual celebró el contrato, es decir, Ata Ltda.

Cabe destacar que cuando se requiera la utilización de transportes combinados, efectuados en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, las normas del Código Aeronáutico de Chile sólo serán aplicables al transporte aéreo.

Realice ejercicios Nº 3 al 5

- Contrato de Fletamento Aéreo

Según el artículo 106 del Código Aeronáutico, “el fletamento es un contrato por el cual una parte, llamada fletante, se obliga a poner a disposición de la otra, llamada fletador, por un precio determinado, la capacidad total o parcial de una aeronave, para una o varias

operaciones aéreas, o durante un tiempo determinado, conservando la dirección de la tripulación".

Este concepto es muy utilizado en el comercio internacional, en donde una compañía aérea pone a disposición de un embarcador (conocidos internacionalmente como freight forwarder) una parte del espacio del avión, a fin de que éste explote ese espacio; como por ejemplo, el fletador puede vender el espacio fletado a otros usuarios del transporte.

El embarcador (fletador) para obtener este beneficio se compromete con una determinada cantidad de carga en un período de tiempo, y con ello obtiene valores de flete convenientes que le permiten hacer negocios con los usuarios finales del transporte, los que no accederían a tarifas bajas solo con sus volúmenes de carga.

Es importante destacar que, a través de este contrato, el fletante no transfiere su calidad de explotador[3]. Por lo tanto, ambos, fletante y fletador, serán solidariamente responsables frente al cargador y pasajeros.

En este tipo de contrato, tanto el fletador como el fletante (compañía aérea) deben cumplir determinadas obligaciones. En el cuadro que se muestra a continuación, se pueden visualizar cada una de ellas.

Cuadro Nº 1: Obligaciones del Fletador y Fletante en el Fletamento de Aeronaves

Fletador	Fletante
- Deberá emplear la capacidad de la aeronave fletada de acuerdo a lo establecido en el contrato. - Deberá pagar el precio, por concepto de flete, en el momento y lugar establecido.	- Deberá poner y mantener a disposición del fletador, durante el tiempo estipulado, la capacidad total o parcial de una aeronave determinada, la cual debe estar provista de equipamiento, tripulación y de los documentos necesarios para su explotación; así como en buen estado de aeronavegabilidad. - Deberá cumplir con aquellas operaciones aéreas que se encuentren establecidas.

Cabe destacar que en el fletamento por tiempo, el fletador deberá proveer los fondos necesarios para el funcionamiento y operación comercial de la aeronave, a menos que las partes hayan estipulado lo contrario.

[3] El explotador es aquella persona que emplea la aeronave por su propia cuenta, para realizar actividades con o sin fines de lucro, conservando la dirección técnica.

Además, si en el fletamento por tiempo ocurriese la pérdida de la aeronave, el flete adeudado se deberá hasta el día en que haya ocurrido la pérdida.

Por Ejemplo

Suponga que un exportador ha celebrado un contrato de fletamento con la compañía de transporte aéreo "XX", en donde se ha establecido que el 60% de la capacidad de la aeronave se debe poner a disposición del exportador, durante el período de un año, el cual comienza a regir desde el 01 de enero de 2006.

Si durante el mes de julio de 2006, la aeronave es víctima de un siniestro, la cual se incendia por problemas de sobrecalentamiento del motor.

En este caso, dado que la aeronave se hace inoperable, el fletador a pesar de que haya establecido un contrato por un año, sólo deberá pagar el flete por el período de seis meses (aprox.); es decir, sólo deberá aquel período en que pudo explotarla comercialmente (hasta el momento en que ocurrió el siniestro).

Cabe destacar que cuando el fletador ha establecido un contrato de fletamento por tiempo, y el período de ejecución establecido ha sido excedido por causas provenientes del fletador, éste se verá en la obligación de pagar al fletante un sobreprecio proporcional al precio y tiempo convenidos, fuera de las indemnizaciones que procedan.

Por Ejemplo

Suponga que el período de tiempo de duración de un contrato de fletamento es de seis meses, el cual rige desde el 01 de marzo hasta el 31 de agosto del 2006; si el fletador el 01 de septiembre se encuentra utilizando la capacidad fletada de la aeronave, éste deberá cancelar un determinado precio por el tiempo adicional que ha empleado la aeronave, así como también podrá pagar determinadas indemnizaciones. Por ejemplo, suponga que el fletante haya celebrado un contrato de fletamento con otro fletador, el cual comienza ha regir desde el 01 de septiembre de 2006, y para esa fecha, la capacidad de la aeronave no se encuentra libre para ponerla a disposición de dicho fletador.

En este caso, el fletador que superó el período establecido en el contrato deberá pagar las indemnizaciones que procedan.

Realice ejercicios Nº 6 al 8

- Arrendamiento de Aeronaves

Según el artículo 101 del Código Aeronáutico de Chile, “el arrendamiento de aeronaves es un contrato en el cual una de las partes, concede a la otra, por un precio determinado, el goce de una aeronave, para que sea utilizada en uno o más viajes, por cierto tiempo o por cierta distancia”.

Como se puede observar, una aeronave puede ser arrendada para la realización de un viaje específico o varios de ellos; por ejemplo, Juan Pérez arrienda una aeronave para viajar desde Santiago de Chile a Londres, Inglaterra. También puede ser arrendada para recorrer una distancia determinada; por ejemplo, Juan Pérez arrienda una aeronave cuya distancia a recorrer es de 10.000 Kilómetros. O bien, puede arrendarse por un determinado período de tiempo, en el cual se pueden efectuar numerosos viajes; por ejemplo, Juan Pérez arrienda una aeronave por el plazo de un año, para el traslado continuo desde un lugar a otro de determinada mercancía.

Cuando una persona arrienda una aeronave no podrá subarrendarla o ceder el arrendamiento, a menos que se haya estipulado dicha condición entre las partes. Además, el contrato de arrendamiento deberá ser estipulado mediante escritura pública, o bien, a través de un instrumento privado, autorizado y formalizado ante notario.

Como en este caso, el propietario o arrendador de la aeronave la entrega en arriendo, se encontrará transfiriendo su calidad de explotador, es decir, ya no podrá utilizarla por cuenta propia, para realizar operaciones con o sin fines de lucro; y se encontrará traspasando además, la dirección técnica de la aeronave.

Por lo tanto, una vez arrendada la aeronave, será el arrendatario quien esté encargado de la dirección de la tripulación; a menos que se haya estipulado lo contrario.

Cuando se emplea el contrato de arrendamiento de aeronaves, el arrendador deberá cumplir con las siguientes obligaciones:

- La aeronave debe ser entregada en la fecha y lugar acordados por el arrendador, en buen estado de aeronavegabilidad y dotada de la documentación pertinente para poder ser utilizada.

- El arrendador debe realizar las mantenciones de la aeronave, a fin de que se encuentre en buenas condiciones de aeronavegabilidad, efectuando las reparaciones requeridas de los desperfectos ocasionados por fuerza mayor o por el desgaste causado por el uso normal, según el empleo convenido, salvo que se acuerde lo contrario. Sin embargo, hay que tener presente que si el desperfecto de la aeronave fuese ocasionada por culpa del arrendatario, esta obligación del arrendador finaliza.

Al igual que el arrendador, el arrendatario también debe cumplir con ciertas obligaciones, a saber:

- El arrendatario deberá emplear la aeronave de acuerdo a las características técnicas que presente y al empleo que se ha acordado entre las partes. Por ejemplo, si la aeronave se ha arrendado para el transporte de flores, y el arrendatario comienza a exportar cobre, es probable que por las características técnicas de la aeronave y a las condiciones del contrato, éste se encuentre incurriendo en una falta grave, siendo causal de terminación de contrato, quien deberá además indemnizar por los daños causados.

- Pagar el precio del arriendo, el cual corresponde al valor del arriendo.

- El arrendatario deberá devolver la aeronave en las mismas condiciones que la recibió, salvo aquel desgaste ocasionado por el uso normal de ella.

Realice ejercicio Nº 9

Contrato de Transporte Multimodal

El transporte multimodal es aquel en donde se utilizan al menos dos medios de transporte diferente para el transporte de la mercancía, desde el lugar en el cual el operador de transporte multimodal[4] las toma bajo su custodia hasta el lugar destinado para la entrega.

De acuerdo a lo anterior, el contrato de transporte multimodal es aquel en el cual un operador de transporte multimodal se obliga, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar, un transporte multimodal de mercancías.

El documento que ampara e instrumenta el contrato de transporte multimodal se denomina “documento de transporte multimodal”, el cual es expedido por un operador de transporte multimodal o por una persona autorizada por él, bajo la solicitud del expedidor (cargador), el que podrá ser negociable o no negociable.

[4] El operador de transporte multimodal es la persona que celebra un contrato de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad del cumplimiento de dicho contrato.

Las funciones que cumple el documento de transporte multimodal son:

- Constituye la prueba documental del contrato de transporte.
- Acredita la recepción de las mercancías por parte del operador de transporte multimodal.
- Compromete al operador de transporte multimodal a entregar las mercancías según las estipulaciones del contrato.

En Chile, la persona que desee desempeñarse como operador de transporte multimodal, deberá inscribirse en el Registro de Operadores Multimodales.

Es importante destacar que los servicios que pueden incluirse en un contrato de transporte multimodal pueden iniciarse con el recibo de la mercancía en la bodega del productor y entregarse en las instalaciones del vendedor, que pueden ser sus puntos de distribución final en diferentes locales o almacenes.

Adicionalmente, el operador de transporte multimodal puede comprometerse a brindar un servicio de abastecimiento a su cliente en forma regular y justo a tiempo. Cabe señalar que este es el único contrato de transporte que incluye el sistema justo a tiempo.

Como se puede observar, cuando el transporte de mercancías se realiza por dos o más medios de transporte y se celebra un contrato de transporte multimodal, éste se deberá documentar en un solo contrato, que amparará el traslado de la mercancía desde el lugar en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías, hasta el lugar designado para su entrega.

De acuerdo a ello, será el operador de transporte multimodal quien asuma la responsabilidad de la carga transportada, sin embargo, esto no excluye la responsabilidad de las personas que tengan a su cargo los diferentes medios de transporte utilizados. Por lo tanto, cada una éstas serán solidariamente responsables entre sí y con el operador multimodal, respecto a pérdidas, daños o retrasos en la entrega de la mercancía en el lugar de destino.

Sin embargo, cuando uno de los ejecutores del transporte multimodal deba pagar por perjuicios ocasionados a la carga, y dicho evento no se hubiese ocasionado en su trayecto, tendrá derecho a repetir, en contra del operador de transporte multimodal o de los transportadores responsables de dichos hechos.

Realice ejercicios Nº 10 y 11

Contrato de Transporte Marítimo

En el transporte marítimo existen dos categorías de contratos, el primero recibe el nombre de contrato de fletamento y al segundo se le denomina contrato de transporte de mercancías por mar.

En el contrato de fletamento[5], el dueño se compromete a poner la nave a disposición de otro, para que éste la use según su propia conveniencia, en los términos estipulados en dicho contrato. Mientras que en el contrato de transporte de mercancías por mar, también denominado contrato de transporte marítimo, el dueño contrae la obligación de embarcar mercancías de terceros en determinados lugares, conducirlas y entregarlas finalmente en el lugar de destino.

Ahora bien, los contratos de transporte pueden realizarse de diferentes maneras, dependiendo del tipo de servicio contratado; sin embargo, lo importante a tener en cuenta es lograr que éstos sean claros y entendibles, tratando de que no quede ningún punto que pueda generar conflictos o confusiones.

Por Ejemplo

A la hora de realizar la contratación de un barco existen distintos factores que se deben considerar, entre los cuales se pueden mencionar: el tipo de carga a transportar, el tiempo de entrega de la mercancía, el costo del alquiler, etc.

Además de las variables mencionadas, existen otras que no son tan visibles como las anteriores y que no tenerlas en cuenta puede llevar a la elección errónea del modo de transporte adecuado. Entre estas variables se encuentra el procedimiento de carga o descarga de la mercancía en los puertos de origen y destino, y la manipulación de la mercadería, tanto en los puertos como en el barco.

Por Ejemplo

Existen barcos con equipos de descarga de mercancía, por lo que en este caso no será necesario pagar la carga y descarga de la mercancía en los puertos de origen y destino, y sí se deberá pagar este manipuleo a la compañía naviera. Contrariamente, si el barco no posee elementos de carga y descarga de mercancías, será necesario contratar esta operación en los puertos correspondientes.

[5] El contrato de fletamento se analizará con mayor detalle en el punto 2.2 de la presente unidad.

Además, no se puede dejar de mencionar que en cualquier modalidad de transporte, se puede realizar el transporte tanto de personas (pasajeros) como de carga, existiendo un contrato de transporte para cada una de ellas, los cuales funcionan de manera distinta y que se darán a conocer a continuación.

Realice ejercicios Nº 12 y 13

Contrato de Transporte de Pasajeros

Este tipo de contrato es el que tiene por objeto el desplazamiento de personas (seres humanos) dotados de inteligencia y voluntad. Por lo tanto, no se consideran dentro de este contrato los transportes funerarios, o en otras palabras, los restos de una persona.

En este tipo de contrato no existe consignación del porteador, así como tampoco se puede desglosar la figura del acreedor, el cual es en todo momento el pasajero, quien realiza una cooperación permanente durante el transcurso del viaje.

En la consolidación del contrato, se extiende al pasajero un boleto de viaje, en el cual se indica lo siguiente:

- Nombre del pasajero.
- Ruta a seguir.
- Hora de salida.
- Hora de llegada.
- Clase.
- Precio del pasaje.
- Otros.

En el contrato de transporte de pasajeros, el boleto de viaje constituye un título de legitimación, es decir, siempre es nominativo, no es transmisible por endoso ni cesión y es necesaria su presentación para exigir la prestación del servicio contratado.

Es importante destacar que el boleto constituye un medio probatorio y en el caso del transporte aéreo este es un medio probatorio único, es decir, producto que se está frente a un contrato consensual, este instrumento será el único medio para probar la existencia de una obligación.

Contrato de Transporte de Carga

El contrato de transporte de carga o de cosas se constituye entre dos partes; uno de los cuales es el remitente y el otro el porteador. En el caso del remitente (también denominado embarcador o cargador), éste corresponde a la persona por la cual se efectúa el servicio de transporte, es decir, es quien encarga el traslado de la mercancía; en cambio, el porteador corresponde a la persona que se compromete a efectuar el transporte, el que puede realizar valiéndose por sí mismo o de medios ajenos.

En este tipo de contrato se habla también de destinatario, que corresponde a la persona a quien va dirigida la carga y por consiguiente, a quien se le debe entregar la mercancía cuando llegue a destino.

El destinatario es un extraño al contrato aunque se beneficie de éste, ya que como se estudió anteriormente, el contrato de transporte se establece entre el porteador y el cargador de la mercancía, siendo el destinatario aquél a quien va dirigida la carga. Por lo tanto, el destinatario adquiere un derecho autónomo sobre la mercancía, lo que significa que cada uno de los tenedores del documento tiene un derecho propio, independiente de los anteriores tenedores; y puede ser el mismo remitente (o cargador).

Como se pudo observar, se ha realizado una clasificación de los contratos de transporte a nivel general; sin embargo, a continuación, se profundizará en el contrato de transporte marítimo (contrato de fletamento y contrato de transporte de mercancías por mar), debido a la importancia de este tipo de transporte en el comercio mundial, ya que por su capacidad es quien mueve el mayor volumen de mercancías en el tráfico internacional, donde fuentes han revelado que el 95% del comercio se realiza a través de esta vía.

Realice ejercicios Nº 14 al 16

2. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Como se estudió anteriormente, el empleo de una nave como medio de transporte, contempla dos tipos de contratos, lo que dependerá de la naturaleza y extensión de las obligaciones contraídas por el armador o fletante, ellos son: contrato de fletamento marítimo y contrato de transporte de mercancías por mar.

Contrato de Transporte de Mercancías por Mar

El contrato de transporte de mercancías por mar se establece cuando el armador[6], o el dueño de la nave, asume la obligación de embarcar la mercancía en un puerto determinado, así como su traslado y la entrega de ésta también en un lugar (puerto) previamente acordado.

Por lo tanto, se puede decir que el contrato de transporte marítimo es aquel en donde el porteador se obliga, frente al pago de un flete, a transportar mercancías desde un puerto a otro.

Por Ejemplo

Don Juan, exportador de frutas (cargador), acuerda con la Compañía Marítima Unitor Ltda. (porteador), el traslado de 100 toneladas de manzana, desde el Puerto de Valparaíso hasta el Puerto de Barcelona, España; cuyo costo por tonelada es de US$ 150.

En el transporte de mercancías por mar, además del cargador, porteador y consignatario, también puede participar una cuarta parte denominada porteador efectivo.

El porteador efectivo, también llamado transportador efectivo, es aquella persona a quien el porteador ha encargado la ejecución del transporte de la carga, o de una parte de ella. Por lo tanto, la diferencia que presenta con el porteador es que éste es quien celebra el contrato de transporte de mercancías por mar; mientras que el porteador efectivo es quien realiza efectivamente el traslado de la carga.

El contrato de transporte de mercancías por mar celebrado, implica que cada una de las partes asuma diversas responsabilidades.

Es así como el porteador será responsable de las mercancías durante todo el período en que se encuentren bajo su custodia, ya sea en tierra, cuando las haya recibido para embarcar, o bien, durante su transporte. Por lo tanto, el porteador será responsable de las mercancías desde el momento en que las haya tomado bajo su custodia, es decir, a partir del momento de recibirlas de parte del cargador hasta el momento en que las haya entregado, ya sea para ponerlas a disposición del consignatario o de algún tercero a quien deban entregarse las mercancías.

Además, cuando las mercancías sean objeto de pérdidas, daños o retrasos en su entrega, y estén a cargo del porteador, será éste quien deba responder por dichos eventos, a

[6] Como se puede recordar, el armador, también denominado naviero, es la persona natural o jurídica que explota y expide en su nombre la nave, sea dueña o copropietaria de ésta.

menos que pruebe que él, sus agentes o dependientes, adoptaron todas las medidas para evitar que surgiera el hecho y sus consecuencias.

Como se dijo anteriormente, el porteador puede encomendar la ejecución del transporte, o de una parte de éste, a una persona diferente (porteador efectivo), sin embargo, a pesar de ello, dicho porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte estipulado.

De acuerdo a lo anterior, a pesar de que el traslado de la mercancía sea efectuado por el porteador efectivo, el porteador responderá solidariamente con aquél de los actos u omisiones que en el ejercicio de sus funciones pueda incurrir, ya sea el porteador efectivo como sus agentes o dependientes.

Cabe destacar que todas las responsabilidades que deba asumir el porteador, podrán ser aplicadas al porteador efectivo, respecto del transporte por él ejecutado.

Con respecto al cargador, éste será responsable de aquellas pérdidas sufridas por el porteador o por el porteador efectivo, así como también de los daños sufridos por la nave, cuando dichas pérdidas o daños, hayan sido provocados por culpa o negligencia de dicho cargador.

Asimismo, el cargador tiene la obligación de indicar, de manera adecuada, ya sea por medio de marcas o etiquetas, aquellas mercancías que tienen el carácter de peligrosas. De acuerdo a ello, dicho cargador deberá poner en conocimiento al porteador (o al porteador efectivo, según sea el caso), de la condición de la carga y de las precauciones que deberán adoptarse en el traslado, en caso de ser necesario.

Si el cargador no informa de tal situación a los respectivos porteadores, dicha omisión podrá tener los siguientes efectos:

- El cargador deberá asumir la responsabilidad de los daños resultantes por el embarque de dichas mercancías, ya sea que se ocasionaran al porteador como al o los porteadores efectivos.

- Las mercancías embarcadas podrán ser descargadas en cualquier momento, ser transformadas en inofensivas o destruidas, lo cual dependerá de las circunstancias; dichas acciones no darán derecho a indemnización por parte del porteador al cargador.

Cabe destacar que aún cuando el porteador o el porteador efectivo conociesen el carácter peligroso de las mercancías, si éstas constituyen un peligro real para la vida de las personas o para los bienes transportados, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según lo requiera la circunstancia, sin que procedan indemnizaciones por ello.

Contrato de Fletamento Marítimo

El contrato de fletamento es la figura más antigua de los contratos contemporáneos de transporte marítimo de mercaderías. Tiene sus precedentes en la práctica comercial que realizaban tanto los primitivos fenicios, como los egipcios y los griegos, siendo recogido ulteriormente en el Derecho Romano.

En términos simples, el fletamento es un contrato por medio del cual una parte, llamada fletante, se obliga a poner a disposición de la otra, llamada fletador, por un precio determinado, la capacidad total o parcial de un buque.

Por lo tanto, el fletante es quien pone la nave a disposición de otra, a fin de que la utilice según su propia conveniencia y de acuerdo a lo pactado; en cambio, el fletador, es quien utiliza y explota la nave.

Por Ejemplo

Don Juan solicita a la Compañía Marítima Unitor Ltda., que ponga a su disposición ¾ partes de la capacidad del buque para el traslado de mercancías, cuyo costo total asciende a US$ 100.000.

Como se puede observar, la principal diferencia entre el contrato de transporte de mercancías por mar y el contrato de fletamento, es que en el primero sólo se cancela por el traslado de la mercancía de un lugar a otro; en cambio, en el contrato de fletamento, es una parte o la totalidad de la capacidad del buque la que se contrata para el traslado de la mercancía, propia o ajena.

El contrato de fletamento siempre deberá probarse por escrito. Por lo tanto, todas las condiciones y efectos que se establezcan entre el fletante y el fletador deberán establecerse en el respectivo contrato. El documento por medio del cual se celebra el contrato se denomina “póliza de fletamento”. Cabe destacar que el fletamento no deberá constituirse por escrito cuando la nave presente un registro inferior a cincuenta toneladas bruto, es decir, el fletamento no requerirá su escrituración cuando la capacidad bruta de la nave no supere las cincuenta toneladas bruto.

Una de las características esenciales del contrato de fletamento es que es consensual (recuerde las características del contrato de los transporte), ya que se perfecciona con el mero consentimiento de las partes, las cuales se comprometen sobre las condiciones de éste

También se puede decir que el contrato de fletamento es un acto mercantil, debido a su vinculación al comercio, particularmente al marítimo. El Código de Comercio de Chile, en

su artículo tercero, clasifica los actos que son considerados de comercio, así en su inciso seis establece como acto mercantil, sea de parte de ambos contratantes o de uno de ellos, las empresas de transporte por tierra, ríos o canales navegables. También considera como acto de comercio las expediciones, transportes, depósitos o consignaciones marítimas (inciso 15); al igual que los fletamentos, seguros y demás contratos concernientes al comercio marítimo (inciso 16).

Además, es un contrato oneroso, debido a que se ejecuta al pagar un precio denominado flete, en donde se acarrearán mercancías por medio de un buque; siendo el pago del flete el que se constituya en la obligación primordial, la cual es contraída por la parte llamada fletador, en virtud del contrato de fletamento.

En caso de que sean varios los contratos de fletamentos celebrados, y por falta de espacio no pudiera embarcarse toda la carga contratada, y ninguno de los fletadores optase por la rescisión (terminación del contrato), se dará la preferencia al que tenga ya introducida y colocada la carga en la nave, y los demás obtendrán el lugar que les corresponda, según el orden de las fechas de sus contratos.

Cuando el exportador tiene que transportar un volumen elevado de mercancías, como por ejemplo: materias primas, maquinaria, o incluso, una planta llave en mano, generalmente se ocupa todo el espacio de carga disponible en un buque, y por lo tanto, el exportador deberá plantearse (como alternativa a la contratación del transporte en un buque de línea regular) la posibilidad de: fletar un buque completo o fletar una parte significativa del buque.

Así, el transporte en régimen de fletamento se basa en la contratación del espacio de carga completo o parcial de un buque para realizar uno o varios viajes, o por un período de tiempo determinado.

Realice ejercicios Nº 17 y 18

Clases de Fletamento Marítimo

Existen diversas clases de fletamento que se encuentran regulados por el Código de Comercio, ellos son: el fletamento por tiempo, el fletamento por viaje, el cual puede ser total o parcial, y el fletamento a casco desnudo.

Para un mayor conocimiento, a continuación, se explicarán detalladamente cada uno de ellos.

- Fletamento por Tiempo

De acuerdo al Código de Comercio, “el fletamento por tiempo es un contrato por el cual el armador o naviero, conservando su tenencia, pone la nave armada a disposición de otra persona para realizar la actividad que ésta disponga, dentro de los términos estipulados, por un tiempo determinado y mediante el pago de un flete por todo el lapso convenido o calculado a tanto por día, mes o año”.

Por lo tanto, en este tipo de fletamento, el fletante se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación a disposición del fletador por un tiempo determinado, a cambio del pago de un flete.

El fletante se obliga, además, a presentar en la fecha y lugar convenidos, y a mantener durante la vigencia del contrato la embarcación designada, armada convenientemente para cumplir las obligaciones previstas en el contrato. El fletante conserva la gestión náutica[7] de la embarcación, quedando la gestión comercial[8] de ésta al fletador, a quien el capitán debe obediencia, dentro de los límites de la póliza de fletamento.

La póliza de fletamento debe contener los siguientes ítemes:

- Nombre del fletante y del fletador.
- Domicilio del fletante y del fletador.
- Individualización de la nave, sus características, capacidad de carga y andar.
- El flete y sus modalidades de pago.
- Duración del contrato.
- Referencia a la actividad que el fletador se propone desarrollar con la nave. Si nada se expresa en el contrato, el fletador podrá emplearla en cualquier actividad acorde a sus características técnicas.

En cuanto a la terminación del fletamento por tiempo, lo normal es que termine por la expiración del plazo convenido en la póliza. Pero existen situaciones en los que se le puede dar término en forma anticipada a éste.

El fletante se encuentra autorizado para dar término al contrato de fletamento por tiempo, cuando hayan transcurrido siete días desde la fecha en que el fletador debió pagar el flete o la parte de éste que se hubiera devengado.

[7] La gestión náutica incluye, entre otros, mantenimiento de la tripulación, equipamiento, mantenimiento general del buque, seguro de la nave, reclutamiento y pago de la tripulación, reparación y repuestos de la nave, etc.
[8] La gestión comercial se encuentra dada por las operaciones de provisión (por ejemplo, gasolina), gastos de escala, de puerto, etc.

Por Ejemplo

Suponga que Don Juan un exportador de uva, requiere durante tres meses, disponer de un buque, el valor total del flete es de US$ 45.000, debiendo cancelarse mensualmente US$ 15.000; el primer pago estaba establecido para el día 20 de Noviembre de 2005, fecha en que se pondría la embarcación a disposición del exportador; sin embargo, el fletador (Don Juan) al día 28 de noviembre aún no lo había cancelado. En esta situación, el fletante podrá dar por terminado el contrato, debido al incumplimiento del pago, en el plazo estipulado por ley.

Con respecto a pago del flete es importante indicar que éste se devenga desde el día en que la nave sea puesta a disposición del fletador y se cancela por períodos mensuales anticipados. En el ejemplo anterior, la embarcación fue puesta a disposición el 20 de noviembre de 2005, por lo tanto, en esa fecha se devengará el primer pago.

La terminación del contrato se produce por la solo declaración del fletante, el cual deberá comunicar dicha acción por escrito, tanto al fletador como al capitán de la nave. Una vez realizada la declaración de término del contrato, el flete se devengará hasta la restitución de la nave, es decir, el flete se contabilizará hasta el momento en que el fletador entrega la disponibilidad de la nave al fletante.

Cabe destacar que aún cuando el fletante haya puesto término al contrato de fletamento por tiempo, tendrá la obligación de entregar en el destino correspondiente la carga que la nave tenga a bordo. Por lo tanto, si el fletador no logró embarcar toda la mercancía en el buque y el fletante optó por el término del contrato por el incumplimiento del plazo de pago, éste deberá trasladar al puerto de destino acordado, aquellas mercancías que lograron ser embarcadas.

También se debe considerar que en aquellos casos en que la nave no pueda ser utilizada comercialmente, el flete por dicho tiempo no se devengará, es decir, se suspenderá el pago por el período en que no pueda operarse, salvo que las causas que provoquen la no utilización de la nave sean atribuidas al fletador; por ejemplo, entre las causas que pueden ser imputadas al fletador se encuentra el retraso en la entrega de mercancía o presentación de documentación de embarque incompleta. Además, para que sea posible suspender el pago del flete, la paralización de la nave deberá ser superior a un día, es decir, 24 horas.

Como se puede observar, existen causas que provocan la paralización de la nave y que son atribuibles al fletador, caso en el cual el flete por el tiempo que se encuentra inmovilizada la nave deberá ser cancelado por éste. Sin embargo, entre los casos que provocan la suspensión del flete para el fletador se encuentran, las averías de la máquina o daños del casco que obligan la entrada de la nave a dique, falta de la dotación en cuanto a sus marineros y falta de pertrechos por parte del fletante.

Otro motivo de término del contrato de fletamento por tiempo se origina en aquellos casos de pérdida del buque fletado, en donde el precio del flete que se adeude podrá llegar a contabilizarse incluso hasta el día en que ocurrió la pérdida, salvo que se haya acordado lo contrario.

Por Ejemplo

Suponga que un buque está encargado del traslado de fruta fresca, cuyo punto de partida es el Puerto de Coquimbo, siendo su destino el Puerto de Shangai, China. Sin embargo, antes de dirigirse a China, el buque debe hacer escala en el Puerto de Sydney, por lo que el viaje no es directo. Por día, el valor del flete es de US$ 1.000. Se sabe que el tiempo total requerido para cubrir el trayecto es de 40 días.

El capitán del buque determina en Sydney que el navío no puede seguir su marcha, debido a un grave problema que presenta la nave, lo cual la hace inoperable, impidiéndole llegar en el tiempo acordado al Puerto de China. Han pasado 25 días desde el día de salida del puerto chileno.

Esta situación podría dar término al contrato de fletamento por tiempo, en cuyo caso el flete que se debe podrá llegar a ser hasta el día de la pérdida, es decir, de 25 días; por lo tanto, el valor del flete adeudado podrá ser de 25 x US$ 1.000 = US$ 25.000.

Además de lo anterior, otra causa que podría dar término al contrato de fletamento por tiempo es la ocurrencia de algún hecho fortuito, como por ejemplo, un maremoto o guerra, lo cual frustraría la ejecución del flete.

Realice ejercicios Nº 19 y 20

- Fletamento por Viaje

En el fletamento por viaje, el fletante se obliga a poner “todo o una parte determinada” de una embarcación con tripulación, a disposición del fletador, para llevar a cabo uno o varios viajes. El fletante se obliga además, a presentar la embarcación designada en lugar y fecha convenidos y a mantenerla durante el viaje en buen estado de navegabilidad[9], armada convenientemente para cumplir las obligaciones derivadas de la póliza de fletamento.

[9] La navegabilidad comprende tanto a las condiciones que presente la nave en sí como a su idoneidad para efectuar el transporte. Por lo tanto, la presentación de la nave en buen estado de navegabilidad incluye: equipamiento y elementos de consumo adecuados, documentación al día, estabilidad y estiba adecuada a la seguridad de la nave, etc.

El fletante es responsable por aquellas mercancías recibidas a bordo, dentro de los límites establecidos en la póliza de fletamento. Además, tiene la responsabilidad de la gestión náutica y comercial del buque.

El fletante no podrá sustituir por otra, la nave objeto del contrato, salvo estipulación en contrario.

El fletador deberá entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento; y en caso de incumplimiento, deberá pagar la totalidad del flete.

Como se dijo anteriormente, el fletamento por viaje puede ser total o parcial.

a) El fletamento por viaje total, es aquel por el cual el fletante se obliga a poner a disposición del fletador, mediante el pago de un flete, todos los espacios susceptibles de ser cargados en una nave determinada, para realizar el o los viajes convenidos.

b) El fletamento por viaje parcial, es aquel en que se pone a disposición del fletador uno o más espacios determinados dentro de la nave, para realizar el o los viajes establecidos.

El contrato de fletamento por viaje, total o parcial, debe contener los siguientes ítemes:

- Individualización de la nave, capacidad de carga y puerto de matrícula.
- Nombre del fletante y fletador.
- Domicilio del fletante y fletador.
- Indicación del viaje o viajes que deben efectuarse.
- Lugares de carga y descarga.
- Tipo de fletamento, es decir, se debe indicar si es total o parcial, y en este último caso, la individualización de los espacios que se pondrán a disposición del fletador.
- Descripción de los cargamentos o mercancías, su cantidad y peso.
- Tiempos previstos para las estadías[10] y sobrestadías[11], formas de computarlas y el valor fijado para ellas.
- Responsabilidad de las partes por los posibles daños a la carga y a la nave.
- Flete y sus modalidades de pago.

En cuanto a la terminación del fletamento por viaje, lo normal es que el contrato finalice cuando se han efectuado el o los viajes convenidos. Sin embargo, el fletador podrá dejar sin efecto el contrato cuando el fletante no ponga a su disposición la nave en el lugar, época y condiciones convenidas. En cuyo caso, el fletador deberá comunicar al fletante, por escrito, la terminación del contrato.

[10] La estadía corresponden al período de tiempo acordado entre las partes en que se deben llevar a cabo las operaciones de carga y descarga de la mercancía; en caso de no estar estipulado, será el plazo que el puerto señale para estas operaciones.
[11] La sobrestadía se origina cuando el plazo de estadía se supera, sin ninguna necesidad.

Además, el fletador podrá dar por terminado el contrato antes que la nave empiece a cargar, pagando al fletante una indemnización equivalente a la mitad del flete convenido, o superior, en el caso que el fletante acredite perjuicios mayores a dicha cantidad, pero este valor no puede exceder a la totalidad del flete.

Aparte de lo anterior, se puede dar fin al contrato, cuando se produzca la detención definitiva de la nave en el transcurso del viaje. En caso que la detención sea imputable al fletante, se le paga un flete, el cual sustituye al convenido en el contrato, en proporción a la distancia que la nave haya recorrido hacia el puerto de destino, a menos que se haya estipulado un flete ganado a todo evento.

Por Ejemplo

Suponga que un exportador ha contratado con Marval (compañía de transporte marítimo), el traslado de 15 contenedores con ropa, cuyo viaje debe partir desde el Puerto de Valparaíso hasta el Puerto de Livorno, Italia. Sin embargo, Marval arriba en el Puerto de Manzanillo, México.

En este caso, el exportador podrá cancelar el flete hasta el Puerto de Manzanillo, México; si embargo, si en la póliza de fletamento se ha establecido que el flete debe ser cancelado en su totalidad, el exportador deberá cancelarlo en forma íntegra a Marval, aunque ésta no haya llegado a su destino final.

El fletante puede optar por la resolución del contrato cuando el fletador embarque solo una parte de la carga, expirado el plazo de sobrestadía; procediendo a descargar la nave por cuenta y cargo de este último, con derecho a percibir la mitad del flete convenido o la suma mayor, en el caso de acreditar perjuicios o daños superiores.

El fletante deberá constituir por escrito su decisión de término del contrato, a fin de comunicárselo al fletador o a su representante, en el lugar de embarque.

Por Ejemplo

El fletador (exportador de uvas) encarga al fletante (Sudamericana de Valores) el transporte de 100 toneladas de uvas desde el Puerto de San Antonio al Puerto de San Francisco, Estados Unidos. El embarque de la carga se realiza sólo en un 50% del total estipulado en el tiempo acordado. Por lo tanto, el fletante realiza la descarga de ésta por cuenta del fletador y además, tiene la facultad de exigir el pago de la mitad del flete convenido; y en caso de sufrir un perjuicio mayor, será la mitad del flete más las pérdidas ocasionadas.

Cabe destacar que en caso que el fletador haya embarcado sólo una parte de la carga acordada, y el fletante no quisiera dar por terminado el contrato, éste último deberá cumplir con el traslado de la mercancía que se encuentra a bordo (la cual es sólo un aparte de la carga); debiendo el fletador pagar el flete íntegro.

Por Ejemplo

De acuerdo al ejemplo anterior, si el exportador de uvas sólo ha embarcado el 50% de la carga acordada, y la "Compañía Sudamericana de Valores" emprende el viaje con esta carga, el exportador deberá pagar el valor del flete total estipulado; aún cuando sea una parte de la mercancía la que se ha trasladado.

Además, si la nave es objeto de fletamento total, el fletador podrá descargar la mercancía en cualquier puerto que se encuentre en el curso de la ruta, antes de llegar al puerto de destino acordado. En cuyo caso, el fletador deberá pagar el flete íntegro acordado por el viaje, además de los gastos que se hubiesen originado por la desviación y la descarga de la mercancía.

Por Ejemplo

Suponga que el fletador hubiese acordado con la empresa marítima "Marina Austral", el traslado de la mercancía desde el Puerto de Valparaíso al Puerto de Montreal, Canadá. Sin embargo, el fletador decide descargar la mercancía en el puerto de Buenaventura, Colombia.

En este caso, el fletador deberá cancelar el flete por el viaje acordado en forma previa, es decir, desde el puerto de Valparaíso al puerto de Montreal, aún cuando el viaje realizado abarque una distancia menor; así como también deberá cubrir los gastos por el desvío del navío y la descarga de la mercancía.

Finalmente, se puede dar término al contrato de fletamento por viaje cuando ocurra un evento o hecho fortuito, o por razones de fuerza mayor, que haga imposible la realización del viaje. Por ejemplo, por mal tiempo, produciendo que se cierren las instalaciones portuarias, y se prohíba el arribo de la nave para el embarque de la carga en la fecha estipulada.

Realice ejercicios Nº 21 al 23

- Fletamento a Casco Desnudo

De acuerdo al artículo 965 del Código de Comercio, el fletamento a casco desnudo, también denominado arrendamiento a casco desnudo o Charter Party, "es un contrato por el cual una parte, mediante el pago de un flete, se obliga a colocar a disposición de otra, por un tiempo determinado, una nave desarmada y sin equipo o con un equipo y armamento incompleto, cediendo a esta última su tenencia, control y explotación, incluido el derecho a designar al capitán y a la dotación.

Por lo tanto, el fletamento a casco desnudo es un tipo de contrato de transporte, por medio del cual el fletante se obliga a poner, por un tiempo determinado, a disposición del fletador, una embarcación específica, sin armamento y sin tripulación, o con un equipamiento y armamento incompleto, a cambio del pago de un flete.

Al igual que en el fletamento por tiempo y por viaje, el contrato de fletamento a casco desnudo se encontrará reflejado en la póliza de fletamento.

En este tipo de contrato, el fletador debe asumir la gestión náutica y comercial en calidad de naviero o armador de la embarcación fletada; por lo tanto, los gastos que se originen de ello, correrán a cargo de éste; debiendo además restituir la embarcación en la fecha convenida, en el estado que la recibió, salvo el uso normal de ésta y de sus aparejos.

La gestión náutica se refiere a la contratación de tripulación, pago de sus remuneraciones, gastos de equipamiento, mantenimiento, seguro del buque, etc.; y la gestión comercial del buque incluye operaciones de aprovisionamiento (gasolina), gastos de escala, de puerto (carga y descarga), etc.

Además, el fletador está en la obligación de responder al fletante ante todas las reclamaciones de terceros que sean consecuencia de la operación y explotación de la embarcación, y tendrá a su cargo el mantenimiento y reparación de la embarcación, con excepción de las reparaciones que provengan de vicios propios de ésta, las cuales estarán a cargo del fletante.

Por otro lado, el fletante está en la obligación de poner a disposición del fletador, en el tiempo y lugar acordado, la embarcación; la cual debe encontrase en buenas condiciones de operación, de modo que sea navegable.

En caso que el navío presente vicios ocultos que dificulten su navegabilidad, será responsabilidad del fletante su reparación y reemplazo. Sin embargo, si se debe reparar la nave producto de situaciones que no representen vicios ocultos, será el fletador el responsable de su reparación.

Por Ejemplo

Si el fletante arrienda un navío que se encuentra descompuesto o en mal estado, y tiene conocimiento de las condiciones en que se encuentra, será éste quien deba correr con los gastos de reparación necesarios, a fin de dejarlo operable. Sin embargo, si producto de la operación de la embarcación, se descompone algún equipo de la maquinaria, será el fletador quien deba incurrir en gastos de reparación.

Además, si los vicios ocultos que presentase la embarcación la mantuvieran inmovilizada más de un día (24 horas), el fletador no adeudará flete alguno, por el período en que se encuentre inmovilizada la nave. Como se puede observar, si la paralización de la nave es inferior a 24 horas (por ejemplo, 15 horas), el fletador igual deberá cancelar el flete por dicho período (15 horas).

Para el arriendo de un buque mediante un charter party se recurre habitualmente a un shipping broker o corredor de buques, cuyo trabajo consiste en buscar cargas para los buques y buques para el transporte de las cargas. Por lo tanto, el corredor de buques puede actuar en nombre del fletante o del fletador y persigue una comisión basada en un porcentaje del precio pactado para el fletamento.

El término del contrato de fletamento a casco desnudo se puede producir por decisión del fletante, transcurridos siete días contados desde la fecha en que el fletador debió pagar el flete o la parte de éste que se hubiera devengado. Se debe tener presente que, en este tipo de contrato, el flete se devenga por anticipado, salvo que las partes estipulen otras condiciones al respecto.

Por Ejemplo

Si el fletante ha acordado el arriendo de un buque durante tres meses, los cuales deben cancelarse los dos primeros días de cada mes; si al noveno día del mes respectivo, el fletador no ha cancelado el flete, el fletante podrá dar término al contrato de fletamento a casco desnudo.

Además de lo anterior, el fletante puede terminar el contrato de fletamento a casco desnudo y solicitar indemnización por los perjuicios causados cuando el fletador utilice la embarcación para operaciones que no estaban acordadas en el contrato. Por lo tanto, el fletador está en la obligación de emplear la nave de acuerdo a las características técnicas que ésta presente y conforme a la modalidad de uso establecido en el contrato.

Por Ejemplo

Suponga que el fletador ha arrendado una embarcación que debido a sus características técnicas sólo puede transportar material y equipos livianos. Sin embargo, el fletador comienza a exportar maquinaria pesada; en este caso, el fletante, además de solicitar una indemnización, por el mal uso que se le está dando a la nave, podrá dar por terminado el contrato.

Es importante mencionar que cuando en defecto de las estipulaciones del contrato y en lo no previsto en la norma (Código de Comercio), el fletamento a casco desnudo se regirá por las normas generales del arrendamiento de cosas muebles, en lo que le sean aplicables.

Realice ejercicios Nº 24 y 25

Partes que Intervienen en el Contrato de Fletamento Marítimo

En un contrato de fletamento, cualquiera que sea, intervienen diversas partes, las cuales asumirán diversas obligaciones de acuerdo al tipo de contrato que se establezca; entre ellos se encuentran el cargador, armador, corredor y consignatario. A continuación, se explicarán a grandes rasgos cada uno de ellos.

- Cargador o Fletador: también denominado charterer, es quien puede asumir, ya sea la gestión náutica y/o comercial en calidad de naviero o armador de la embarcación fletada, lo cual dependerá del tipo de contrato establecido, es decir, por tiempo, viaje o a caso desnudo; debiendo pagar un flete de acuerdo al tipo de contrato que se pacte.

Por Ejemplo

En el contrato de fletamento por tiempo, el flete deberá cancelarse por día, mes o año, lo cual dependerá del período de tiempo que se contrate el espacio de la nave; en el contrato de fletamento por viaje, el flete se cancelará dependiendo de la distancia a recorrer; y en el contrato de fletamento a caso desnudo, el flete se cancelará por el arriendo de la nave.

- Armador del Buque, Naviero, Fletante o Porteador: también denominado owner, shipwner, o disponent owner; corresponden a los transportistas marítimos, usuarios de la infraestructura portuaria. Por lo tanto, son quienes están encargados del traslado de la mercancía desde un lugar a otro.

  De acuerdo al Código de Comercio, el armador es “la persona natural o jurídica, sea o no propietario de la nave, que la explota y expide en su nombre”.

- El Corredor de Fletes: es la persona que cumple el papel de intermediario entre el fletador y fletante; y está encargado de buscar cargas para la nave o naves para la carga, según

sea el caso. Por el servicio de intermediación cobrará una comisión, el cual generalmente es un porcentaje sobre el flete.

- Consignatario: es una persona ajena al contrato; y es quien está facultada por medio de un título a recibir la mercancía en el lugar de destino. El consignatario puede ser el mismo cargador, excepcionalmente se podrá dar la situación que el porteador o armador se constituya en consignatario, ya que en el caso del fletamento a casco desnudo, es el fletador quien asume la gestión náutica y comercial de la nave, debiendo asumir la calidad de armador. Por lo tanto, es el mismo fletador que se designa como armador de la nave.

Efectos del Contrato de Fletamento Marítimo

Los efectos del contrato de fletamento marítimo, corresponden a los derechos y obligaciones que presentan las personas que intervienen en la operación de transporte; por lo tanto, incluye al fletante y fletador. En el siguiente cuadro, se presenta un resumen con las principales obligaciones que derivan de los diferentes tipos de contratos de fletamento, tanto para el fletador como para el fletante.

Cuadro Nº 2: Obligaciones de las Partes Según el Tipo de Fletamento

	Obligaciones del Fletante	Obligaciones del Fletador
Fletamento por Tiempo	– Presentar y poner la nave a disposición del fletador en la fecha y lugar convenidos, presentándose ésta en buen estado de navegabilidad, apta para los usos previstos, armada, equipada y con la documentación pertinente. – Mantener la nave en excelentes condiciones, durante el tiempo que dure el contrato. – Pagar los gastos de la gestión náutica de la nave, tales como: remuneraciones y alimentos de la dotación, seguro del casco y maquinaria, reparaciones y repuestos. – Cumplir con los viajes que ordene el fletador, dentro de los términos del contrato y en las zonas de navegación convenidas.	– Pagar el flete pactado en los términos convenidos. La obligación de pagar el flete que el Código impone al fletador, cubre todo el período que dura el fletamento por tiempo. – Pagar los gastos propios de la gestión comercial de la nave o gastos de viaje. – Devolver la nave al fletante al término del contrato en el mismo buen estado y condición, exceptuando el desgaste natural.
Fletamento por Viaje	– Presentar la nave en el lugar y fecha convenidos, en buen estado de navegabilidad, armada y equipada convenientemente para realizar las operaciones previstas en el contrato y mantenerla así durante él o los viajes pactados. – Adoptar todas las medidas necesarias que de él dependan para ejecutar el o los viajes acordados.	– Designar el lugar o el sitio del puerto donde tiene que ubicarse para efectuar las faenas de carga y descarga.
Fletamento a Casco Desnudo	– Presentar y entregar la nave al flotador en la fecha y lugar convenidos, provista de la documentación necesaria y en buen estado de navegabilidad.	– Pagar el flete que se devenga por períodos anticipados. – Utilizar la nave según sus características técnicas y según modalidades de empleo convenidas en el contrato. – Asumir la gestión náutica y comercial de la nave. – No puede subfletar a casco desnudo o ceder el contrato, sin autorización escrita del dueño.

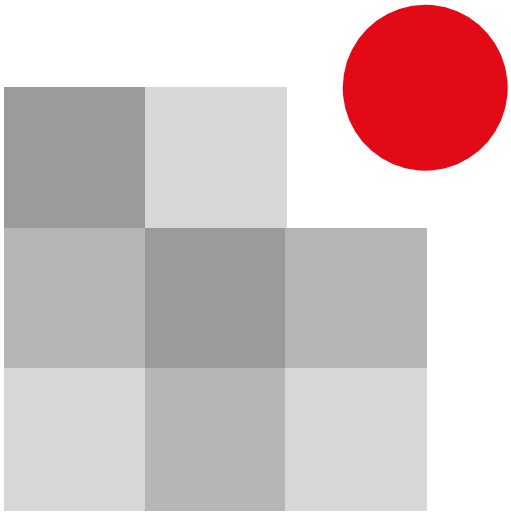
Como se mencionó anteriormente, existen diversos documentos que prueban la existencia de un contrato de transporte, los cuales difieren dependiendo de la modalidad de transporte que se ha utilizado; es así como en el transporte marítimo se emplea el conocimiento de embarque, en el transporte aéreo se utiliza la guía aérea y en el transporte terrestre la carta de porte.

En el siguiente cuadro, se pueden visualizar cada uno de los documentos que materializan el contrato de transporte internacional y las normas que los rigen.

Cuadro Nº 3: Documentos que Prueban la Existencia del Contrato de Transporte

MODO	DOCUMENTO
Rodoviario	Carta de Porte Internacional (CMR): Convenio Internacional para el Transporte de Mercancías por Rodoviario. Carné Rodoviario de Tránsito Aduanero (TIR): Transporte Internacional Rodoviario, sólo vigente en Chile y Uruguay. Documento de la Unión Europea. Documentos de Tránsito Aduanero en Sudamérica: - Manifiesto de Carga Internacional y Documento de Tránsito Aduanero. MIC/DTA MERCOSUR y Manifiesto de Carga Internacional. - Documento de Tránsito Aduanero Internacional, MCI/DTAI en la CAN.
Ferroviario	Carta de Porte Internacional (CIM): Convenio Internacional para el Transporte de Mercancías por Ferrocarril. Carné Ferroviario de Tránsito Aduanero (TIF): Transporte Internacional Ferroviario, Documento de la Unión Europea. Carta de Porte Internacional por Carretera: (CPIC de la CAN). Documento de Tránsito Aduanero en Sudamérica (TIF/TDA): Transporte Internacional Ferroviario y Documento de Tránsito Aduanero vigente en el Cono Sur, Bolivia, Chile y Perú.
Aéreo	Guía Aérea (AWG): Air Way Bill.
Multimodal	Documento de Transporte Multimodal: DTM, no vigente todavía.
Marítimo	Conocimiento de Embarque: Bill of Lading B/L

RAMO:
TRANSPORTE Y SEGUROS INTERNACIONALES



IPLACEX
instituto profesional

UNIDAD II

LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE

1. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

El conocimiento de embarque se encuentra regido por Las Reglas de la Haya de 1924, actualizadas por el protocolo de 1966 de las Reglas Visby y el protocolo de 1979, denominado Protocolo de las Reglas Visby.

El artículo 977 del Código de Comercio de Chile establece que "el conocimiento de embarque es un documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada, a su orden o al portador".

Por lo tanto, el conocimiento de embarque constituye uno de los documentos más importantes de transferencia, ya que es la prueba de recibo de las mercancías embarcadas en un buque, y establece el estado de los bienes entregados y recibidos a bordo, de acuerdo con el cual el armador (transportador) se compromete a entregarlos en el puerto de destino al consignatario o a quien éste designe, siempre que se cumpla con el pago de los fletes y demás cargos especificados en el documento. El conocimiento de embarque firmado por la persona que contrata el transporte de la mercancía (cargador) o su agente, constituye la evidencia escrita del contrato de transporte marítimo.

Como se puede observar, el conocimiento de embarque es un documento por medio del cual se instrumenta el contrato de transporte de mercaderías por agua, denominado Bill of Lading (B/L), y constituye un recibo que el transportador otorga al embarcador por las mercancías entregadas. Es el equivalente a la carta de porte para el transporte terrestre y a la guía aérea para el transporte aéreo.

El conocimiento de embarque presenta diversas características esenciales que lo definen, ellas son:

- Es un título de crédito. En él se dan los tres elementos que caracterizan a los títulos de crédito: necesidad, ya que se contrata el servicio, por la necesidad del traslado físico de un bien; literalidad, ya que los derechos que se encuentran establecidos en el documento deben ejercerse tal como se encuentran escritos; por lo tanto, las obligaciones deberán ser cumplidas en los términos pactados; y autonomía, ya que los derechos de cada parte se ejercerán independientemente de cualquier condición que trate de modificarlo o limitarlo, de tal manera, que el obligado deberá cumplir su obligación sin presentar condiciones para hacerlo.

  Además, al ser un título de crédito, el conocimiento de embarque puede establecerse en forma nominativa, a la orden, o al portador, lo cual permite su circulación.

- Nominativo: a nombre de la persona del consignatario; en este caso, sólo la persona que figure en el conocimiento de embarque podrá retirar y recibir las mercancías en el puerto de destino. Por lo tanto, el conocimiento de embarque nominativo no es negociable, pero sí puede ser transferido por medio de la cesión de derechos.

- A la orden: con especificación del consignatario, precedida por la expresión "a la orden de". Este tipo de documento permite su transmisión y es negociable.

- Al portador: este título no especifica al consignatario, por lo tanto, se considera como tal al tenedor del documento. En este caso, el conocimiento de embarque es transferible por simple entrega.

- Es un título representativo de la titularidad de las mercancías. Por lo tanto, el tenedor legítimo del conocimiento puede disponer de la mercancía, ya sea para venderla, darla en prenda o en garantía, transferirla mediante el endoso, etc.; durante el viaje.

- Es un título probatorio. Corresponde a la instrumentación del contrato de transporte por agua, y como tal, prueba la existencia del mismo, sus condiciones, el flete a pagar y, en general, las obligaciones a cargo de las partes.

  Por lo tanto, es un documento que da fe de la recepción de los bienes y del estado en que se encuentran; por lo que sirve como recibo de las mercancías y establece una presunción, salvo prueba en contrario, del aparente buen estado de las mercancías al momento de su recepción.

- Es título ejecutivo. El tenedor del conocimiento (es decir, el consignatario o quien lo haya recibido mediante endoso) tiene el derecho a obtener la entrega de la mercancía en el puerto de destino.

Como se puede observar, el conocimiento de embarque cumple diversas funciones, las principales son:

- Acusa recibo de la mercancía, ya sea a bordo del buque o para embarcar.
- Constituye la evidencia del contrato de transporte, el cual estipula las condiciones de transporte de la mercancía.
- Constituye un título representativo de la mercancía, por lo que es un título de propiedad, con casi todas las características de un instrumento negociable; el armador está en la obligación de entregar la carga al consignatario al llegar a su destino o hacer que él, por endoso y entrega, transfiera la propiedad, incluso durante el viaje, cuando no está endosado en blanco.

Clasificación de los Conocimientos de Embarque

Los conocimientos de embarque pueden clasificarse de diversa forma, lo que dependerá de: si son o no negociables, la forma en que es recibida la mercancía, las observaciones que incluya el capitán en el documento, las rutas que se acuerden, la forma en que se consolidará la carga y el tipo de servicio marítimo que ofrezcan las compañías navieras.

A continuación, se darán a conocer los principales documentos de embarque, según las diversas clasificaciones que presentan.

- Según el titular del documento, el conocimiento de embarque se clasifica en negociable y no negociable.

  - Conocimiento de embarque negociable: también denominado "a la orden de"; este tipo de documento generalmente es expedido a nombre del consignador (embarcador). Puede endosarse a favor de alguien o dejarse en blanco, en cuyo caso el portador del conocimiento de embarque está habilitado para reclamar la carga. Por lo tanto, este tipo de conocimiento de embarque tiene, entre otras, la característica de ser negociable y se utiliza para transacciones con crédito documentario (pago de una carta de crédito en el banco). El endoso se realiza con el solo hecho de firmar el documento al reverso.

  - Conocimiento de embarque no negociable: también conocido como "nominativo". Es un conocimiento de embarque expedido a una persona natural o jurídica específica; no pudiendo transferirse mediante endoso a otra; sin embargo, se debe tener presente que si este documento se desea transferir a otra persona, se puede efectuar a través de la cesión de derechos. Hoy en día, este tipo de conocimiento de embarque muy rara vez se utiliza para transacciones comerciales, debido a que es una copia, la cual no es negociable.

- Según la forma de recibo de la carga, el conocimiento de embarque se clasifica en: recibido para embarque, embarcado y vencido.

  - Recibido para embarque: éstos confirman tan sólo que la mercancía ha sido entregada al transportador y que ésta se encuentra bajo su custodia, sea en su bodega del puerto o en el cobertizo de mercancía en tránsito. El comprador, con un contrato CIF, normalmente no acepta este tipo de documento para saldar un crédito, a menos que el contrato o la carta de crédito contengan disposiciones específicas en este sentido. Los agentes transitarios evitan manejar este tipo de conocimiento de embarque a nombre de sus clientes, a menos que sean obtenidos en circunstancias

especiales. Después del embarque de la carga en el buque, este documento se convierte en un conocimiento de embarque embarcado (a bordo), siempre y cuando esté fechado y firmado.

- Embarcado: también denominado “a bordo”. Este documento se expide cuando la mercancía ha sido recibida a bordo. La mayoría de los formularios de conocimiento de embarque se imprimen ya como conocimientos embarcados y contiene la frase: embarcado en aparente buen estado, la cual es una característica fundamental para las operaciones con crédito documentario. El embarcador prefiere este documento debido a que no deja duda de que la mercancía se encuentra a bordo, ni da lugar a disputas posteriores al respecto con el consignatario o los bancos.

- Vencido: este tipo de documento se encuentra fuera de plazo o caducado, por lo tanto, es aquel que se presenta al consignatario o a su banco, después de los 21 días de plazo que se otorgan a partir de su expedición o del arribo de la mercancía.

  Es importante tener en cuenta que un retardo en la llegada del conocimiento de embarque tiene efectos indeseables sobre la entrega de la carga, las operaciones bancarias, etc., debido a que si no se cuenta con dicho documento, se puede producir el retraso de cualquier operación que se requiera efectuar, ya sea de embarque, de pago, de desaduanamiento, etc.

- Según las reservas que contenga, se clasifica en conocimiento limpio y sucio.

  - Conocimiento de embarque limpio: este tipo de documento también se conoce como conocimiento de embarque sin discrepancia; significa que las mercancías han sido embarcadas en perfectas condiciones y que el número de paquetes es el correcto.

    La obtención de este tipo de embarque es importante para la carta de crédito que se emite para efectos de una operación de comercio internacional, ya que como se puede recordar, el ordenante (importador) cuando solicita la apertura de una carta de crédito, en ella estampa las condiciones que se han acordado con el exportador, las cuales deben concordar con las establecidas en los documentos de embarque, si ello no es así, el acreditivo quedará pendiente de pago hasta que el importador acepte las discrepancias y ordene el pago al banco.

    En este tipo de embarque no se declara que las mercancías estén deterioradas, sino que mediante las cláusulas “dice contener”, “peso y contenido no comprobados”, se manifiesta la posible duda a este respecto. Esto se debe a que no se abren los embalajes y, por consiguiente, no se comprueba el estado real de las mercancías.

En otras palabras, este tipo de embarque se llama limpio, debido a que no contiene ninguna cláusula restrictiva o reserva (anotada por el capitán o su representante), relativa al estado de la carga, lo cual constituye una condición fundamental para el banco participante en la operación, ya que normalmente sirve para proteger el pago del crédito documentario.

- Conocimiento de embarque sucio: este tipo de documento también recibe el nombre de conocimiento de embarque con reserva, con discrepancia, no limpio o cláusula de reserva; y significa que las mercancías no están completas o han sufrido daños al embarcarlas.

  Este tipo de embarque va con observaciones referidas al deterioro de la mercancía, por ejemplo: “x bultos rotos y con pérdida de contenido”, “embalaje deficientes”, “bultos manchados”, etc.

  Si el conocimiento es sucio, no podrá utilizarse para negociar la carta de crédito, y habrá que proceder a sustituir la mercancía deteriorada o a cancelar su transporte.

  Explicado en otros términos, este tipo de conocimiento de embarque, se expide cuando el capitán o su representante, declina su responsabilidad sobre la carga embarcada por apariencia externa deficiente (embalaje defectuoso, cartones de segunda mano, húmedos o manchados, objetos faltantes, averías o daños, etc.). El capitán deja constancia del estado en que recibió la carga, anotando una reserva en el conocimiento de embarque.

  Los bancos generalmente no aceptan un documento con estas características. Sin embargo, cuando el conocimiento de embarque presenta esta reserva, se puede incluir la cláusula “embarcado en cubierta bajo responsabilidad del propietario”, con lo cual es posible levantar la reserva por medio de una carta de indemnización expedida por el embarcador, la cual puede o no ser aceptada por el banco.

- Según las rutas establecidas, el conocimiento de embarque se clasifica en directo o de transbordo.

  - Conocimiento de embarque directo: este tipo de documento es emitido por un primer transportador, cuando existe un contrato único de transporte de mercaderías que se habrá de cumplir en varias etapas por distintos transportadores.

    Por lo tanto, este documento se utiliza cuando el transporte, desde el puerto de origen hasta el de destino, se realiza por distintos buques y existen transbordos. El documento es emitido por la naviera que se responsabiliza de todo el transporte.

Este tipo de documento no es negociable, lo cual significa que la mercancía debe ser entregada directamente al consignatario estipulado en el contrato.

- Conocimiento de embarque de transbordo: generalmente se expiden cuando no hay servicio directo entre dos puertos. En este caso, el armador es responsable y costea el transbordo de la carga en los puertos intermedios.

- Según la consolidación de la carga, el conocimiento de embarque se clasifica en agrupamiento y para contenedores.

  - Agrupamiento: también se denomina groupage; este documento es elaborado por los agentes transitarios, quienes agrupan varias cargas compatibles pertenecientes a distintos consignadores y dirigidas a varios consignatarios, generalmente del mismo país o región, y la despachan como un solo envío. El armador expide un conocimiento de embarque de este tipo mientras que, el agente transitario emitirá un "certificado de embarque" denominado, algunas veces, conocimiento de embarque de la casa. Otro de los agentes que trabaja en estrecha colaboración con el agente transitario desconsolida el envío a su llegada y distribuye la mercancía a los respectivos consignatarios.

    Con el aumento del uso de contenedores, esta práctica, particularmente apropiada para exportadores e importadores de los países en desarrollo que generalmente comercian cantidades pequeñas de mercancías, se ha vuelto muy común.

  - Para contenedores: este documento es expedido por las compañías navieras para amparar el transporte multimodal de bienes en contenedores, de un puerto a otro, o de un punto de partida en el interior del país exportador hacia otro punto de destino del interior del país importador.

- Según el tipo de servicio marítimo, el conocimiento de embarque puede tomar la forma de un documento de línea.

  - Conocimiento de embarque de línea (liner waybill): también se denomina data freight receipt (recibo de flete) o sea waybill (conocimiento de embarque marítimo); este tipo de documento, la expiden las compañías embarcadoras para mercancías que se transportan en buques de línea de servicio regular, tanto para carga suelta como contenedorizada.

    El liner waybill es un documento no negociable, por lo que no se permite que su emisión sea efectuada "a la orden"; por lo tanto, esta condición evita que sea transferida a otras personas mediante el endoso.

Este documento es una alternativa al conocimiento de embarque, y cumple sus mismas funciones; sin embargo, podrá ser materializado en un documento, o bien, a través de una transmisión electrónica; dicha materialización indica que los agentes del armador en el puerto de origen autorizan la entrega de la carga en el puerto de destino. Lo anterior permite que el consignatario pueda retirar la mercancía sin tener que presentar el documento en cuestión al agente del armador en destino. Por lo tanto, sólo se requerirá que la persona que retira la mercancía demuestre ser el consignatario autorizado para la recepción.

Procedimiento para Emitir el Conocimiento de Embarque

Para la emisión de un conocimiento de embarque se pueden utilizar formatos estándar, los cuales contienen un juego de formularios y sus copias. Generalmente, estos documentos se expiden en tres originales, en donde cualquiera de ellos puede ser utilizado para obtener la posesión de la carga.

Los conocimientos de embarque originales se distribuyen de la siguiente forma:

- Una para el cargador (embarcador) como referencia.
- Otra que el cargador envía al consignatario.
- La última se embarca con la mercancía, por lo tanto, se pone a disposición del capitán de la nave.

El formato resumido del conocimiento de embarque no contiene las condiciones del contrato de transporte, pero aclara que los términos del contrato pueden verse en las oficinas del armador o de sus agentes.

El formato convencional contiene los términos contractuales en el reverso, incluyendo alrededor de 30 cláusulas normalizadas, algunas de ellas son: paramount, traslado, descargue y entrega, viaje, carga en cubierta, características de la carga (peso, volumen, cantidad, marcas, etc.), libertades del transportador, contenedores, regulaciones (portuarias, aduaneras, consulares), trasbordos y envíos posteriores, carga peligrosa, flete, lugar, colisión, derechos e inmunidades (Cláusula Himalaya), agencia, jurisdicción, etc.

Los empleados del armador comprueban en el puerto que la información contenida en el borrador del conocimiento de embarque, corresponda al registro de embarque que realizan los verificadores durante el cargue; luego firma el corredor de cargue, u otro agente autorizado, a nombre del armador.

Este procedimiento es precedido por la expedición del “recibo de muelle”, cuando se pone la mercancía bajo la custodia del porteador (denominado transportador) o por la expedición del “recibo del piloto”, cuando ésta se recibe al costado del buque. Una vez embarcada la mercancía, este último recibo se entrega a cambio del conocimiento de embarque. Cualquier reserva anotada en registro o verificación, durante la inspección de la carga, hace que el conocimiento de embarque sea sucio o contenga una cláusula de reserva. De lo contrario, será un documento limpio.

El conocimiento de embarque debe ser entregado por el porteador, capitán o agente marítimo, al cargador, contra la devolución de los recibos provisionales.

Es importante indicar que el conocimiento de embarque utilizado comúnmente por las compañías navieras que presten servicios regulares, adquiere un valor jurídico cuando va firmado por el capitán de la nave, ya que se entenderá que éste ha sido autorizado por el transportador y por lo tanto, el conocimiento de embarque suscrito por el capitán de la nave, lo ha sido en nombre del transportador.

El conocimiento debe contener la siguiente información sobre el despacho que va a realizarse por vía marítima:

- Nombre del embarcador (cargador) o el agente que lo representa.

- Nombre del buque en el cual se embarca la carga (transportador de la carga). En caso de transbordo de la carga transportada con un conocimiento de embarque directo, se mencionan los nombres de ambos transportadores.

- Nombre del consignatario, corresponde al nombre de la persona o entidad que debe ser notificada de la llegada del embarque.

  Los conocimientos de embarque se expiden “a la orden de...” cuando están respaldados por una carta de crédito o se hacen a nombre del consignatario, quien tiene derecho directo sobre la mercancía tan pronto esté en posesión de una copia negociable firmada del documento.

  La expresión “a la orden de... “, significa que el documento es más que un mero recibo o contrato de transporte de la carga. Además, la utilización de la frase “a la orden de...” convierte al conocimiento de embarque en un título de propiedad legal de la mercancía, la cual puede transferirse del consignatario en cuestión a otra persona y, por su intermedio, sucesivamente a otras.

  El nombre del pretendido consignatario se inscribe en el conocimiento de embarque “a la orden de…”, el transportador debe, generalmente, notificar a las partes interesadas

sobre la fecha de arribo aproximada de su mercancía, a fin de que se acerquen para su retiro.

- Descripción del carácter general de la mercancía (excepto en el caso de graneles), lo que incluye: marcas necesarias para la identificación de la mercancía, declaración expresa sobre el carácter peligroso de ésta (si procede), número de los lotes consignados, su contenido, volumen, peso bruto, etc.

- Estado aparente de las mercancías.

- Puerto de embarque, es aquel en el cual se debe cargar la mercancía en la nave, según el contrato de transporte, en algunos casos un conocimiento de embarque único se expide en los pequeños puertos, desde los cuales los buques de cabotaje llevan la mercancía hasta el puerto principal para su transbordo al buque interoceánico. El conocimiento de embarque único contiene generalmente tanto el nombre del puerto principal como el del puerto auxiliar.

- Puerto de desembarque, es el puerto donde el buque debe descargar la mercancía, según el contrato de transporte, y es donde casi siempre termina la responsabilidad del transportador, a menos que un conocimiento de embarque único haya sido expedido para puertos en los cuales sea necesario hacer transbordo.

- Número de originales de conocimientos de embarque, en caso que hubiese más de uno.

- Lugar de emisión del conocimiento de embarque.

- Firma del transportador o de la persona que actúe en su nombre.

- Detalle del flete, tales como: lugar y fecha donde éste va a ser pagado; así como también cualquier indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario.

- Número de contenedor, en el caso de cargas FCL[12], de piezas o unidades enumeradas en el conocimiento de embarque, excepto cuando se trata de cargas consolidadas y contenedores o paletas, los cuales se consideran una pieza o unidad en sí mismo.

- Fecha del conocimiento de embarque, generalmente corresponde a la fecha en que el transportador se hace cargo de la mercancía. Frecuentemente, los embarcadores (cargadores) exigen que la fecha del documento corresponda con el día de embarque de la mercancía, lo cual es anterior a la fecha de la firma.

[12] FCL representa al contenedor, el cual es llenado por la persona que envía la carga.

Para algunas mercancías se acostumbra fechar el conocimiento de embarque con anterioridad, siempre que para esa fecha se encuentren ya al costado del buque y que el cargue haya comenzado. Si el embarcador necesita una prueba de despacho de la mercancía para embarque en una fecha determinada, se le expide un conocimiento de embarque recibido para embarque.

- Fecha o plazo de entrega de las mercancías, en el puerto de descarga, siempre que dicha fecha se haya acordado entre las partes.

A continuación, se presenta el formato estándar del conocimiento de embarque; en donde se deberá indicar la información estipulada anteriormente.

Cuadro Nº 4: Conocimiento de Embarque

BILL OF LADING Multimodal Transport or Port to Port Shipment					
Shipper			B/L Nº	Booking Nº	
			Export References		
Consignee			Forwarding Agent References		
Notify Party			Point and country of Origin		
Place of Receipt	Pre-carriage by		Domestic Routing Export Instructions / Also Notify / Agent at Port of Discharge		
Port of Loading	Ocean Vessel				
Port of Discharge	Place of Delivery		Type of Mode	Originals to be released at	
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER					
Marks & Nos.	Cont./Seal Nos.	No of Pkgs.	Description of Pkgs. And Goods	Gross Weight	Measurement
Tariff No.	Total No. Of Pkgs.	Declared Value	No Orig B/L	Freight Payable at	
Place and Date of Issue			Signed Firma, timbre, lugar y fecha		

Normas Específicas sobre Conocimiento de Embarque

Los tratadistas internacionales están de acuerdo en que no existe, en general, en ningún país, normas que regulen uniformemente las cláusulas o disposiciones de las pólizas de fletamento, como ocurre con los conocimientos de embarque.

Puede decirse que las Reglas de la Haya o de la Haya – Visby se incorporan a las pólizas "universalmente", pero lo que no es en modo alguno cierto, es que las incorporen invariablemente, ya que algunas pólizas tipo o aprobadas se utilizan sin ninguna cláusula principal, y en muchas otras pólizas, las Reglas de la Haya o de la Haya Visby sólo se incorporan parcialmente, quedando el resto de las cláusulas de las mismas bajo la libertad conceptual de las partes.

De acuerdo a lo planteado anteriormente, muchos entendidos manifiestan la necesidad de una legislación imperativa sobre responsabilidad de las cargas en las pólizas.

El primer intento que ha tenido éxito en regular internacionalmente la materia en estudio, ha sido "La Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque", la cual se adoptó en Bruselas, Bélgica, en 1924 y que se conoce también como "Reglas de la Haya".

Posteriormente, en 1968, se adoptaron algunas modificaciones mediante un protocolo que se conoce como "Reglas de Visby"; y en 1979, se elaboró un nuevo protocolo que reformó a las Reglas de la Haya Visby.

Las Reglas de la Haya Visby de 1968, consisten en una puesta al día del Convenio de Bruselas, sus modificaciones principales son las siguientes:

- Prórroga del plazo de caducidad en caso de reclamaciones, por acuerdo de las partes.
- Responsabilidad ilimitada del porteador en caso de daños intencionados.
- Se incluye la responsabilidad por daños nucleares.

En 1978, en la ciudad de Hamburgo, Alemania, se adoptó "El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías", también conocido como "Reglas de Hamburgo", el cual se encuentra en vigencia internacionalmente.

Cabe destacar que Chile ratificó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías o Reglas de Hamburgo, en el año 1980. Además, es de gran importancia saber que Chile, a nivel nacional, se rige por el Código de Comercio, pero internacionalmente se rige por las Reglas de Hamburgo.

Cabe destacar que, de acuerdo a las normas establecidas, cada una de las partes que intervienen en un conocimiento de embarque, presentan derechos y obligaciones; a saber:

- El naviero, y la persona que expide el conocimiento de embarque a nombre propio, serán responsables de las mercancías, desde el momento en que se colocan bajo su custodia, hasta el momento de su entrega.

  El hecho de retirar o aceptar las mercancías, salvo prueba en contrario, es presunción de que se han entregado en la forma indicada en el conocimiento.

- El consignatario o destinatario, podrá aceptar las mercancías con las reservas del caso, debiendo dar aviso a la empresa naviera de los daños o pérdidas, para los ajustes correspondientes.

- El transportista, no será responsable de los daños que se ocasionen por:
  - Incendio, a menos que sea causado por el transportista.
  - Caso fortuito o fuerza mayor.
  - Actos u omisiones del cargador, sus agentes o representantes.
  - La naturaleza propia de las mercancías.
  - Embalaje insuficiente o imperfección de las marcas.
  - Vicios ocultos.

Realice ejercicios Nº 26 al 28

2. GUÍA AÉREA

La guía aérea, también llamada conocimiento aéreo, Air Way Bill o AWB, es un documento equivalente al conocimiento de embarque, pero utilizado en el transporte aéreo de mercancías, que ampara la mercancía que se transporta por esta vía. Por lo tanto, este documento es esencial para los envíos aéreos, dado que ampara la carga que se transporta por esta vía.

La guía aérea, al igual que el conocimiento de embarque, cumple tres funciones principales, ellas son:

- Sirve como medio probatorio del contrato de transporte entre el embarcador y el porteador.
- Constituye el recibo de la mercancía por transportar. La compañía aérea emite la guía aérea una vez que ha recibido la mercancía para su embarque, a través de dicho documento deja constancia sobre el estado en que la recibió.
- Sirve como certificado de entrega de la mercancía. La persona que figure como consignatario podrá retirar la mercancía estipulada en la guía aérea.

Como se puede observar, la guía aérea es un documento emitido por la compañía de transporte aéreo, o por su representante o freight forwarder, que es el agente de cargas; la cual hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato de transporte; de las condiciones del transporte; de la recepción de la mercadería por el transportador; de su peso, volumen y embalaje, y del número de bultos.

Las indicaciones relativas al estado aparente de la mercancía, sólo constituyen prueba en contra del transportador si dicho estado hubiera sido verificado por éste en presencia del cargador, dejándose constancia de este hecho en la guía aérea. Esto es particularmente importante cuando se ha dejado constancia que la mercancía se ha recibido limpia y al llegar a destino ésta se encuentra malograda; lo cual permite definir responsabilidades.

Por lo general, al enviar la carga por vía aérea y al emitirse la correspondiente guía que la ampara, junto con ella viajan los documentos de embarque que se originan con motivo de la misma, como por ejemplo, la factura comercial, el certificado de origen, el packing list, entre otros. Dichos documentos son entregados al importador en el país de destino, junto con la guía aérea original.

Las características esenciales que definen a la guía aérea son las siguientes:

- Es un documento no negociable. La transferencia de este documento, de un transportista a otro, no implica la transferencia de los derechos de posesión por parte del dueño de la carga, este documento en principio puede no expedirse “a la orden de... “, y por consiguiente, deberá contener el nombre completo del consignatario y su dirección.
- Constituye una prueba documental del contrato de transporte. Debido a que a través de él se instrumenta el contrato de transporte y a través de él, el porteador se obliga a conducir, desde un lugar a otro, a pasajeros o cosas, y entregarlos a quienes vayan consignados(as).
- Acredita el recibo de las mercancías por parte del transportista. Debido a que tiene que estar firmado por éste en el momento de ser recibida la mercancía; quien deberá además estampar las condiciones en que fueron entregadas por el cargador.
- Contiene instrucciones sobre como realizar la manipulación, transporte y entrega de las mercancías. Con el fin de asegurar que la mercancía llegue en perfectas condiciones al lugar de destino, las instrucciones no se pueden pasar por alto, debido a que cualquier daño a la mercancía será responsabilidad de quien la transporta, manipula y/o entrega.
- Sustituye a la factura del flete. Debido a que después de firmada, el contrato adquiere validez jurídica y en él se encuentran especificados el total del flete prepagado y/o por pagar y la tarifa, los cuales deben estar especificados con exactitud.
- Constituye prueba de recepción de las mercancías por el consignatario. Debido a que el contrato concluye con la entrega de la mercancía al consignatario en el destino final, quien deberá presentar un ejemplar de la guía aérea para su retiro; por lo tanto, la persona que figure como consignatario podrá retirar la mercancía estipulada en la guía aérea.

La guía aérea está prenumerado con un número de 11 cifras. Las tres primeras identifican a la compañía aérea que lo expide, las ocho siguientes son números correlativos establecidos por la compañía.

La guía aérea será extendida en tres ejemplares, donde:

- El primer ejemplar llevará la indicación “para el transportador” y deberá ser firmada por el cargador; este ejemplar deberá acompañar a la mercancía.

- El segundo ejemplar tendrá la indicación “para el consignatario”, debiendo ser firmado por el cargador y el transportador.

- El tercer ejemplar deberá ser firmado por el transportador, quien tendrá que entregárselo “al cargador”, previa aceptación de la mercancía.

Los datos generales que debe contener la guía aérea, para el transporte de mercancías, son:

- Lugar y fecha de su emisión.
- Nombre del cargador; persona que envía la carga.
- Nombre del transportador; compañía de transporte.
- Nombre del consignatario; persona que a través de un título recibe la mercancía en el puerto de destino.
- Número de vuelo y destino.
- Aeropuerto de salida y de llegada.
- Detalles de la carga, tales como: peso, cantidad, dimensiones de las mercancías o bultos, número de bultos, clase de embalaje y marcas, etc.
- Indicación de si el flete es pagadero en origen o en destino.
- Precio del transporte.
- Número de guía aérea.
- Naturaleza y estado aparente de las mercaderías y del embalaje.
- Valor declarado de las mercaderías, en su caso.
- Cualquier condición o pacto que hubiesen acordado las partes contratantes.

Con respecto a la guía aérea, es importante mencionar algunos puntos para una mayor comprensión del tema.

1. Como se dijo anteriormente, el contrato de transporte es realizado entre el cargador y el transportador, debiéndose hacer constar la firma de ambos en la guía aérea, cada una de las cuales podrá ser reemplazada por un sello.

2. La información que deberá contener la guía aérea proviene de la llamada “nota de instrucciones”, la cual es suministrada por las aerolíneas comerciales al cargador, para que éste pueda llenarla debidamente con los datos completos sobre la carga que se va a transportar. De esta forma, el total de bultos podrá ser incorporado en una única guía aérea, o bien, se podrá extender una guía aérea por cada bulto.

3. Como la guía aérea sustituye a la factura del flete, en ésta se deberá especificar el valor exacto del flete, independiente de que éste haya sido o no pagado en forma anticipada.

4. El cargador es el responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones referentes a la mercancía señalada en la guía aérea. Por lo tanto, en el momento que la carga sea considerada peligrosa, el cargador deberá dar aviso inmediato al transportista y prestar la ayuda requerida, a fin de que pueda tomar las medidas pertinentes y la carga y/o el medio de transporte no sufran complicaciones, pudiendo llegar la mercancía al destino final sin problemas.

   En caso que la información entregada por el cargador no sea la más adecuada y la carga y/o el medio de transporte se viera afectado, debido a la falta de información o inexactitud de los antecedentes, el cargador deberá indemnizar al transportista y a aquellas personas que se vean afectadas.

5. Cuando el cargador encomiende el transporte de mercancía que sea peligrosa para la higiene y seguridad del vuelo, o no cumpla con las exigencias relativas al embalaje, acondicionamiento, documentación y permisos especiales; el transportador podrá dejar sin efecto el transporte, rehusarse a llevarlo a cabo, o condicionarlo, sin incurrir en responsabilidad alguna.

En el cuadro que se muestra a continuación, se puede visualizar el formato estándar que presenta la guía aérea.

Cuadro Nº 5: Guía Aérea

Shipper´s Name and Adress	Shipper´s Account Number	**Air Waybill** **Issued by**
Consignee´s Name and Adress	Consignee´s Account Number	Notify:
Issuing Carrie´s Agent Name and City		
Agent´s IATA Code	Account No.	
Airport of Departure and requested Routing		

To	By First Carrier	To	By	To	By	Currency	pp	coll	pp	coll	Declare	Declare

Airport of Destination	Place of Receipt	Freight Date	Amount of Insurance	INSURANCE: if carrier offer insurance, and such insurance es requsted in accordance with the

Handling Information

These commodities licensed by the U.S. for ultimate destination prohibited

Diversion contrary to U.S. law

N de Peec	Gross Weight	Rate Class	Chargeable Weight	Rate Charge	TOTAL	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)

Prepaid | Weight | Collect

Other Charges

Valuation Charge

Tax

Total Other charges Due Agent

Total Prepaid | Total Collect

Currency Conversion | CC chargen in Dest

Shipper certifies that the particulars on the face here of are correct and that insofar as any part of the consigment contains restricted articles, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.

.....

Signature of Shipper´s

.....

Executed on Date at Place Signature of Issuing Carrier or ita Agent

For Carrier Use Only In Destination	Charges at Destination	Total Collect Charges	AWB Nº

5. CARTA DE PORTE

El conocimiento de transporte terrestre, corresponde a la carta de porte, la cual involucra al transporte carretero y ferroviario; en el caso del transporte carretero, el documento que ampara la mercancía se denomina carta de porte rodoviario o conocimiento terrestre internacional (CMR); en cambio, el documento que prueba la existencia de un contrato de transporte ferroviario se denomina carta de porte ferroviario o conocimiento ferroviario internacional (CIM).

Según el artículo 173 del Código de Comercio de Chile, la carta de porte es "el documento que las partes otorgan para acreditar la existencia y condiciones del contrato, y la entrega de las mercancías al porteador".

Es conveniente indicar que esta definición es aplicable a los conocimientos de embarque para los medios de transporte por tierra, lagos, canales o ríos navegables.

Por lo tanto, la carta de porte evidencia la existencia del contrato de transporte terrestre, sus condiciones y el recibo de la mercancía por el transportador.

El transportista, al hacerse cargo de la mercancía, deberá revisar la exactitud de las menciones de la carta de porte sobre número de bultos, marcas y números, estado aparente de la mercancía y de su embalaje, etc., dejando las reservas explicitadas en la carta de porte, ya que de resultar inexactos los datos sería el transportista el responsable del estado de la mercancía.

Por Ejemplo

Suponga que se exportan a Argentina 500 cajas de chocolate, cuando llegan al consignatario, éste se da cuenta que la mercancía viene malograda, ¿sobre quién debe recaer la responsabilidad del estado de la mercancía?

La responsabilidad dependerá de las cláusulas de reserva que se establezcan en la carta de porte. Si el transportador no especifica la cláusula de reserva, se asumirá que al momento que éste recibió la mercancía, ésta se encontraba en buenas condiciones; por lo tanto, en este caso, la responsabilidad recaería en el transportador; sin embargo, si éste especifica en la carta de porte que el estado de la mercancía al momento de su recepción se encontraba, por ejemplo, con el embalaje en mal estado o sucio, la responsabilidad recaerá en el cargador.

De acuerdo a lo anterior, en caso de que el transportador no pudiese confirmar los datos, debería hacer constar sus reservas en la carta de porte de forma motivada, a pesar de que estas reservas no comprometen al remitente si éste no las ha aceptado expresamente.

Por lo tanto, si la carta de porte no contiene una cláusula que especifique el estado de la mercancía recibida, se presume que tanto la mercancía como el embalaje se encontraban en aparente buen estado al ser recibidas por el transportador, y que sus números y marcas corresponden a lo consignado en ella.

Así pues, la carta de porte da fe, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de las mercancías; y a falta de reservas del transportista, se presumirá que todas sus menciones son correctas.

La carta de porte, al igual que los documentos que amparan los contratos de transporte marítimo y aéreo, cumple diversas funciones, ellas son:

- Sirve como medio probatorio del contrato de transporte terrestre entre el remitente y el transportador.
- Constituye el recibo de la mercancía por transportar.
- Sirve como certificado de entrega de la mercancía. La persona que figure como consignatario podrá retirar la mercancía estipulada en la carta de porte.

En la carta de porte deben expresarse una serie de indicaciones, ellas son:

- Nombre, apellido y domicilio del remitente, transportador y consignatario.
- Lugar y fecha del otorgamiento del documento.
- Lugar y fecha en que deberá realizarse la entrega de la mercancía.
- Detalle de la mercancía, en donde se deberá especificar número de paquetes, identificación de los mismos, estado de la mercancía, cantidad transportada, marcas, peso, etc.
- Precio del transporte.
- Otras condiciones que se acordasen entre las partes contratantes.

Se debe tener presente que cualquier indicación que se haya omitido en la carta de porte, no destruirá el carácter probatorio que posee; asimismo, dichas omisiones podrán ser reemplazadas por cualquier tipo de prueba legal.

Cabe destacar que una característica esencial de la carta de porte es la forma en que puede ser emitida, pudiendo ser al portador, a la orden o nominativa. Lo cual permite su transferencia por medio del endoso (cuando es a la orden) o cesión (cuando es nominativo), por lo tanto, aquella persona a la cual se haya endosado, cedido o porte el documento, se subrogará en todas las obligaciones y derechos del cargador. Es decir, el cesionario, endosatario o portador, asumirá todas las responsabilidades que le competan al cargador.

La carta de porte será emitida en tres ejemplares originales, debiendo ser firmadas por el remitente o cargador y por el transportador (compañía de transporte), de los cuales:

- El primer ejemplar quedará en poder del remitente.
- El segundo acompañará a las mercancías, por lo tanto, quedará en poder del transportador.
- El tercer ejemplar es enviado al consignatario, quedando en poder de éste.

Cuando las mercancías son de diverso tipo, están divididas en lotes o se transportan en vehículos diferentes, el transportador tiene derecho a exigir una carta de porte para cada vehículo o lote de mercancías. Por lo tanto, en este caso existirían tantas cartas de porte como vehículos se utilicen o lotes de mercancía se transporte.

Como se ha podido observar, todos los contratos de transporte se rigen por normas nacionales e internacionales, y se formalizan en documentos cuyo formato varía según el modo de transporte; es así como en el transporte marítimo, el documento que prueba la existencia del contrato es el conocimiento de embarque, en el transporte marítimo es la guía aérea y en el transporte terrestre, la carta de porte.

Derechos y Obligaciones de las Partes que Intervienen en la Carta de Porte

Como se ha podido observar, el contrato de transporte terrestre se celebra entre el remitente (cargador) y el transportador (porteador); por tal razón, la carta de porte debe llevar la firma de ambos.

Sin embargo, a pesar que son dos partes las que establecen el contrato, habrá una tercera persona, denominada consignatario, que se beneficiará del trato, debido a que las mercancías serán puestas a su disposición en el punto de destino.

De acuerdo a lo anterior, cada una de las partes tendrá determinados derechos y obligaciones. A continuación, se mencionarán las principales obligaciones y derechos asumidos por cada una de las partes involucradas en el transporte de carga terrestre.

- Derechos y Obligaciones del Cargador o Remitente

El remitente, también denominado cargador, es la persona que encarga el envío de la mercancía desde un punto a otro. Este al solicitar el traslado de la mercancía asume diversas obligaciones, a continuación, se nombrarán algunas de ellas:

- El cargador tendrá la obligación de poner a disposición del porteador las mercancías acondicionadas para el transporte, en el lugar y fecha establecida; así como también deberá entregar los documentos necesarios para asegurar el libre tránsito de la carga.

  En caso que el cargador no entregase los documentos necesarios para el libre tránsito de la mercancía, todas las multas, comisos, daños o perjuicios que pudiera sufrir el porteador de la mercancía serán responsabilidad exclusiva del cargador.

  Además, el cargador deberá emitir al transportador una guía de despacho por la mercancía transportada, la que deberá constar con los timbres del Servicio de Impuestos Internos.

- Cuando no exista una carta de porte que ampare el transporte de mercancías, o no se exprese en ella alguna cláusula de reserva en donde se haga mención al estado en que el porteador ha recibido la mercancía, se presumirá que ésta se encuentra en buenas condiciones al momento de su recepción.

- Las mercancías son transportadas a riesgo de la persona que tenga el carácter de propietario de la carga, por lo tanto, cualquier caso fortuito o de fuerza mayor que provoque pérdida o daño en la mercancía ocasionará que dicho propietario asuma las pérdidas sufridas.

  Sin embargo, lo anterior no será aplicable cuando el caso fortuito se hubiese originado por culpa del porteador; o bien, cuando éste no hubiese empleado la suficiente diligencia para disminuir o evitar los efectos del evento que provocó la pérdida o daño.

- Cuando el transporte (carretero) se encuentra en ruta, el cargador puede ordenar al porteador el desvío del destino de la carga, siempre que dicha carga no la hubiese negociado con el consignatario.

  El porteador de la mercancía deberá cumplir dicha orden, debiendo el cargador, al momento de impartirle la orden, devolverle el duplicado de la carta de porte. Si la mercancía sufriese algún daño y el porteador no hubiese solicitado la devolución de dicho duplicado, será éste responsable frente a la persona que acredite ser la damnificada por el cambio de destino.

Se debe tener presente que si el cambio de ruta requiere de un viaje más largo, ambos contratantes, cargador y porteador, deberán acordar y establecer el cambio del "porte"; sin embargo, si no se lograse un acuerdo entre ambos, el porteador deberá entregar las mercancías en aquel destino que se encuentra estipulado en el contrato.

- Derechos y Obligaciones del Porteador o Transportador

El porteador es la compañía de transporte encargada de conducir la mercancía desde un punto determinado a otro. De acuerdo a ello, es quien establece el contrato de transporte con el cargador, quien deberá asumir diversas obligaciones, algunas de ellas son:

- El porteador tiene la obligación de recibir las mercancías, en el momento y lugar establecido, cargarlas y emprender el viaje hasta llegar al destino acordado para su entrega, en el plazo estipulado. Si el porteador faltara a cualquiera de estas obligaciones, deberá responder por cualquier daño provocado al cargador.

  Sin embargo, se debe tener presente que si no se ha acordado un plazo para cargar la mercancía, el porteador deberá recibirla y transportala en el primer viaje que emprenda al lugar que deben ser consignadas.

  Además, el porteador podrá seleccionar aquella ruta que más le acomode cuando, habiendo dos o más alternativas, ésta no se encontrase especificada por las partes contratantes y la ruta seleccionada fuese en dirección recta al punto de destino. En caso que el porteador se decidiera a alterar una ruta que se encuentra establecida, será de su responsabilidad cualquier daño, pérdida o avería; así como la multa que estuviese estipulada.

- El porteador asume la responsabilidad de la mercancía desde el momento que se le ponen a su disposición, y termina cuando se entregan al consignatario a su entera satisfacción, por lo tanto, el porteador tendrá la obligación de custodiar y conservar la mercancía hasta el momento de su entrega.

- El porteador podrá cobrar el porte estipulado y los costos de conservación, transcurridas 24 horas desde la entrega de las mercancías. Sin embargo, si el porteador no obtiene el porte en dicho plazo, podrá solicitar el depósito y venta de la mercancía por martillo (remates judiciales), de aquellas que se consideren suficientes para cubrirse del crédito.

- El porteador no será responsable por pérdidas, deterioros o desfalcos cuando:
  a) El consignatario recibiera y pagara el porte de las mercancías.
  b) El consignatario recibiese la mercancía, aún cuando los bultos presentaran señales de deterioros o faltas de mercancía, y no protestase en el momento.

c) Al momento de abrir los bultos, el consignatario se percatase que se han sustraído mercancías o se encuentran en mal estado, y no reclamase dentro de las veinticuatro horas siguientes a la recepción.

d) Prescriba el período de reclamo. En el transporte realizado dentro del territorio nacional, el período de prescripción es de seis meses; en cambio, en el transporte dirigido a territorio extranjero, el período será de un año.

Se debe tener presente que en caso de pérdida, la prescripción comenzará a correr desde el día en que se debió haber realizado la conducción; y en caso de deterioro, desde la fecha de entrega de la carga.

- Derechos y Obligaciones del Consignatario o Destinatario

El consignatario es la persona a quien van dirigidas las mercancías, por lo tanto, será éste quien deba retirarlas en el lugar y momento acordado.

El consignatario, además de las obligaciones que son correlativas a los derechos que presenta el porteador, presenta las siguientes:

- Al momento de recibir las mercancías, el consignatario deberá entregar el recibo de éstas, el cual deberá contener las siguientes indicaciones: fecha y lugar de entrega, y nombre del consignatario o de su representante, en caso de haberlo.

  Se debe tener presente que se presumirá que el representante del consignatario es aquella persona mayor de 18 años de edad que se presenta para el retiro de las mercancías en el lugar establecido en la guía de despacho.

- El porteador deberá cancelar el porte y los gastos por conservación de la mercancía, después de las 24 horas siguientes al recibo de la carga.

- No podrá obligar al porteador a recibir las mercancías a cambio del porte y los gastos adeudados.

Realice ejercicios Nº 29 y 30

A continuación, se expone el formato estándar utilizado en la carta de porte carretero.

Cuadro Nº 6: Carta de Porte Carretero

CRT	Carta de Porte Internacional Por Carretera Conocimiento de Transporte Internacional por Rodoviario	El transporte realizado bajo esta Carta de Porte Internacional, está sujeto a las disposiciones del Convenio sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Portador en el Transporte Terrestre Internacional de Mercancías, las cuales anulan toda estipulación que se aparte de éstas, en prejuicio del remitente o del consignatario.

1 Nombre y Domicilio del Consignante	2 Número
	3 Nombre y domicilio del Portador
4 Nombre y Domicilio del Destinatario	
	5 Lugar y país de emisión
6 Nombre y Domicilio del Consignatario	7 Lugar, país y fecha en que el portador se hace cargo de las mercancías
9 Notificar a:	8 Lugar, país y plazo de entrega
	10 Porteadores Sucesivos

11 Cantidad y clase de bultos, marcas y números, tipos de mercancías, contenedores y accesorios	12 Peso Bruto en KG.
	13 Volumen en M.CU.
	Valor Moneda

15 Gastos a Pagar	Monto Remitente	Moneda	Monto Destinatario	Moneda	16 Declaración del Valor de las Mercancías
					17 Documentos Anexos
TOTAL					18 Instrucciones sobre formalidades de Aduana
19 Monto del Flete Externo					
20 Monto de Reembolso contra entrega					

21 Nombre y firma del remitente o su representante Fecha	22 Declaraciones y observaciones
Las mercaderías consignadas en esta carta de Porte fueron recibidas por el porteador aparentemente en buen estado, bajo las condiciones generales que figuran e al dorso. 23 Nombre, firma y sello del porteador o su representante Fecha	24 Nombre y firma del destinatario o su representante

RAMO: TRANSPORTE Y SEGUROS INTERNACIONALES

IPLACEX
instituto profesional

UNIDAD III

EL CONTRATO DE SEGURO

1. LOS CONTRATOS

Desde los tiempos del derecho romano se ha considerado la existencia de las convenciones y los contratos, dando a los primeros el carácter de género (general) y a los segundos, el de especies (es un tipo de convención más específica).

La convención, en un sentido más amplio, es el acuerdo de dos o más voluntades para crear, transmitir, modificar o extinguir obligaciones. Las convenciones que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de contratos. De acuerdo a lo anterior, el contrato es una especie de convención que sólo crea obligaciones.

Según el Código Civil, el contrato se puede definir como “un acto por el cual una parte se obliga para con otra a dar, hacer o no hacer alguna cosa”.

Para la existencia del contrato se requiere:

1. Consentimiento de las partes.
2. Objeto que puede ser materia del contrato.

Formación de los Contratos

Como se dijo anteriormente, uno de los elementos del contrato es el consentimiento de las partes, que constituye el acuerdo de las voluntades que en él intervienen.

La mecánica básica de la cual se compone un contrato se integra a base de una doble operación. En primer lugar, las partes que intervienen deberán ponerse de acuerdo sobre el contenido del contrato, es decir, deberán determinar el objeto y las condiciones esenciales del acto, y precisar los efectos de las cláusulas que se estipulen. En segundo lugar, por voluntad se expresará la adhesión individual de cada una de las partes a dicho acto; de acuerdo a lo anterior, es en este momento cuando se crea el lazo de derecho que une a los contratantes.

Para que el contrato se perfeccione, basta con el consentimiento de las partes, es decir, las obligaciones nacerán para cada una de ellas, por el mero acuerdo de las partes. Los contratos así formados se denominan “consensuales”; los cuales se caracterizan por carecer de una formalidad determinada, es decir, de una forma establecida o impuesta por la ley, pudiendo por lo tanto, manifestar la voluntad de las partes de cualquier manera.

Pese a lo anterior, por excepción, ciertos contratos exigen, además del consentimiento, un elemento adicional para su perfección: “la formalidad”, la cual consiste en

el cumplimiento de ciertas formalidades especiales, como lo es la de constar por escrito, en cuyo caso se dice que el contrato es “solemne o formal”.

Asimismo, para que un contrato sea perfecto, puede requerir la entrega de la cosa o prestación sobre la que versa el acto, a lo que se denomina “contrato real”. En este caso, la parte que deba entregar la cosa se constituirá en acreedor de la obligación y quien reciba la cosa, objeto del contrato, será el deudor de la obligación. Como se puede observar, la principal característica de este contrato, es la entrega de la cosa, pues de lo contrario el deudor, no podrá ser obligado a devolver algo que no ha recibido; por lo tanto, si no hay entrega, no existe contrato.

Dado lo anterior, el perfeccionamiento del contrato puede ser consensual, solemne o real. Por lo tanto, no tendrá validez jurídica si no reviste una forma establecida por la ley. Cuando se exige la forma escrita para el contrato, los documentos relativos deben ser firmados por todas las personas a las cuales se imponga esa obligación. Si alguna de ellas no puede o no sabe firmar, lo hará otra a su ruego y en el documento se imprimirá la huella digital del interesado que no firmó.

- Clasificación General de los Contratos

En general, los contratos se pueden clasificar de acuerdo a la naturaleza especial que a cada tipo de contrato corresponde. De acuerdo a ello, la clasificación puede basarse en los siguientes propósitos fundamentales:

1. Transmitir el dominio del objeto; tales como: compra – venta, permuta, donación, mutuo.
2. Transmitir el uso del objeto; tales como: el arrendamiento o el comodato.
3. Realizar un fin común; como la creación de una sociedad, asociación o aparcería.
4. Prestar servicios; se refiere a la realización de trabajos por prestación de servicios profesionales o no profesionales, depósitos y mandatos.
5. Comprobación jurídica; tales como: la transacción y el compromiso en árbitros.
6. Prestar una garantía; entre los que se encuentran la fianza, la prenda y la hipoteca.

De la clasificación general de los contratos, el seguro de riesgo o contrato de seguro, queda comprendido dentro de los contratos de garantía, debido a que al tomar un contrato de seguros de riesgo, existirá la garantía de que en caso de pérdida o deterioro de la mercancía asegurada, el seguro responderá por ella, ya sea total o parcialmente.

Dado lo anterior, el seguro es una actividad económica y un contrato sometido a una normativa jurídica especial. Dicha actividad económica del seguro comprende fundamentalmente las gestiones mercantiles relativas a la oferta y contratación masiva de seguros en el mercado, y la organización de la empresa mercantil aseguradora y sus colaboradores.

A continuación, el estudio se orientará hacia el contrato de seguro; para luego proseguir en forma específica con el seguro de transporte.

Realice ejercicios nº 1 y 2

El Contrato de Seguro

El contrato de seguro se rige por las normas establecidas en el Código de Comercio; dicho Código, en su artículo 512, indica que "el seguro es un contrato bilateral, condicional y aleatorio por el cual una persona natural o jurídica toma sobre sí, por un determinado tiempo, todos o alguno de los riesgos de pérdida o deterioro que corren ciertos objetos pertenecientes a otra persona, obligándose, mediante una retribución convenida, a indemnizarle la pérdida o cualquier otro daño estimable que sufran los objetos asegurados.

Como se puede observar, el contrato de seguro requiere la existencia de una cosa que esté sujeta a riesgo, al momento de tomar el seguro o cuando comiencen a correr los riesgos por cuenta del asegurador, las cuales deberán tener además un valor económico, de modo que su estimación permita fijar el monto de la prima y la posible indemnización en caso de siniestro[1]. Aparte de lo anterior, es imprescindible que la cosa sea objeto de especulación lícita, es decir, sea posible y permitida su comercialización y venta. Por lo tanto, entre las cosas que podrán ser aseguradas se encuentran las corporales y las incorporales; quedando fuera de esta clasificación las siguientes:

- Las ganancias o beneficios esperados
- Los objetos ilícitos de comercio.
- Las cosas íntegramente aseguradas, a no ser que el último seguro se refiera a un tiempo diverso o a riesgos de distinta naturaleza que los que comprenda el anterior.
- Las cosas que han corrido ya el riesgo, hallándose salvado o perecido en él.

Como la ley no permite que los seguros de cosas generen una ganancia o beneficio al asegurado en caso de siniestro, aquellos seguros que se contraten con esta finalidad serán nulos de pleno derecho.

Dado lo anterior, se puede decir que el contrato de seguro es aquél por el cual el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el

[1] El siniestro corresponde a la pérdida o daño que sufra la cosa asegurada. De acuerdo a ello, los siniestros se pueden clasificar en siniestro mayor y siniestro menor. El siniestro mayor corresponde a la pérdida total o casi total de la cosa asegurada; y el siniestro menor son aquellos daños o deterioros simples de la cosa asegurada. La pérdida o deterioro de la de las tres cuartas partes del valor de la cosa asegurada se considera como pérdida total, sólo en los casos expresados por la ley.

evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas.

Por Ejemplo

Suponga que el señor Carlos Espinoza decide contratar un seguro contra incendio para su propiedad, por una prima de $ 150.000 mensuales. Pasado un tiempo, se quema la casa, lo que quiere decir que la aseguradora lo deberá indemnizar y esto evita que este señor pierda completamente su casa y quede en la calle.

Es importante indicar que la definición de contrato de seguro establecida en el Código de Comercio ha recibido duras críticas por parte de la doctrina, debido a la omisión y defectos contenidos en ella. Es así como, en la definición se habla que el asegurador puede ser una persona natural o jurídica, siendo que la actividad aseguradora, en Chile, sólo podrán ejercerlas personas jurídicas organizadas[2]. Además, la definición sólo se refiere a los seguros que amparan objetos corporales, quedando fuera de ésta los seguros personales y los patrimoniales.

Otro defecto que contiene la definición es que considera al contrato de seguro condicional, siendo que es la obligación del asegurador y el derecho del asegurado lo que está sujeto a esta característica, no el nacimiento del contrato. Esto se debe a que para que el contrato de seguro nazca sólo debe existir el consentimiento de las partes (por ser un contrato bilateral), en cambio, para que nazca la obligación del asegurador de pagar la indemnización y el derecho del asegurado de exigir dicha compensación, debe ocurrir necesariamente el siniestro. Por lo tanto, el contrato no depende de la condición para su nacimiento, sino que es la obligación del asegurador y el derecho del asegurado lo que está sujeto a condición.

Asimismo, la característica de aleatoriedad del contrato de seguro también ha recibido diversas críticas, dado que las compañías de seguro mediante cálculos estadísticos y de probabilidades pueden determinar perfectamente cuál es la utilidad que les reportará el negocio; sin embargo, el contrato de seguro considerado individualmente es aleatorio, debido a que las partes al momento de celebrar el contrato, tienen incertidumbre respecto si del referido contrato, ganarán o perderán. Por lo tanto, la crítica formulada confunde al negocio de seguro con el contrato en sí. De acuerdo a ello, esta característica es esencial en los contratos de seguro, dado que existe el riesgo de que se produzca un evento incierto. Por lo tanto, una de las partes, o ambas recíprocamente, se obliga a dar o hacer alguna cosa en equivalencia de lo que la otra parte ha de dar o hacer para el caso de un acontecimiento incierto, o que ha de ocurrir en tiempo indeterminado. Por ejemplo, si se contrata un seguro

[2] El artículo 4 del D.F.L. Nº 251, de 1931, establece que *"El comercio de asegurar riesgos a base de primas, sólo podrá hacerse en Chile por sociedades anónimas nacionales de seguros y reaseguros, que tengan por objeto exclusivo el desarrollo de dicho giro y las actividades que sean afines o complementarias a éste, que autorice la Superintendencia mediante la norma de carácter general…".*

automotriz, la posibilidad que ocurra un siniestro es aleatorio, es decir, no se sabe con determinación si ocurrirá o no el evento por el cual se contrató el seguro.

Realice ejercicio nº 3

Características Jurídicas del Contrato de Seguro

El contrato de seguro contiene diversas características jurídicas que lo definen, ellas son:

- Bilateral, atribuye derechos y obligaciones a ambas partes contratantes, es decir, las partes que participan del contrato se obligan recíprocamente. Por ejemplo, entre las obligaciones que debe cumplir el asegurado se encuentra la de emplear todo el cuidado para prevenir el riesgo, así como pagar la prima por el período correspondiente; y entre las obligaciones que debe cumplir el asegurador se encuentra la de pagar la suma asegurada o parte de ella, en caso de que el objeto se pierda total o parcialmente[3].

- Oneroso, se refiere a cuando el contrato tiene como finalidad brindar una utilidad para ambos contratantes, gravándose cada uno a beneficio de otro. Por ejemplo, en el contrato de seguro la aseguradora asume la obligación de indemnizar al asegurado, y éste se obliga a abonar la prima que cubre el período correspondiente.

- Nominado, es un contrato que se encuentra reglamentado por ley. En Chile, las normas generales del seguro y los seguros terrestres en particular, se rigen por el Libro II, Título VIII del Código de Comercio.

- Conmutativo, se refiere a que las obligaciones de cada una de las partes se consideran como equivalentes. Con respecto a ello, la prima que debe pagar el asegurado, se mira como equivalente del riesgo que asume el asegurador.

- Solemne, es requisito fundamental que el contrato se formalice en un documento escrito, el que podrá ser perfeccionado mediante escritura pública, privada u oficial. De acuerdo a ello, no será válido un contrato verbal de seguro. Es importante

[3] Es importante indicar que si el asegurado no ha pagado la prima por el período correspondiente en la fecha establecida, el asegurador podrá demandar el pago o terminar el contrato con indemnización de daños y perjuicios. Si el asegurador solicita el pago de la prima, el seguro subsistirá; en cambio, si el asegurador opta por la rescisión del contrato, los riesgos cesan para el asegurador, pasando a correr por cuenta del asegurado; por lo tanto, en caso de siniestro ulterior al término del contrato, el asegurado no podrá exigir la indemnización, ni aún ofreciendo el pago de la prima (art.544, CC).

destacar que el documento que prueba la existencia del contrato se denomina póliza de seguro.

- De adhesión, las aseguradoras establecen sus condiciones de contratación y el asegurado es libre de contratar o no, pero de hacerlo lo hará conforme a lo estipulado por aquéllas. Por lo tanto, en el seguro, las cláusulas del contrato las fija una de las partes (el asegurador), y la otra las acepta (el tomador).

- Dirigido, debido a que el Estado, a través de la Superintendencia de Valores y Seguros, interviene en la fiscalización al cumplimiento de las obligaciones de las compañías de seguros y en el registro de modelos de pólizas.

- Individual, esto se debe a que para el nacimiento del contrato, se requiere el consentimiento de las partes (asegurador y tomador - asegurado). Sin embargo, se debe tener presente que en este caso existen ciertas excepciones, por ejemplo, en los contratos colectivos, no se requiere que todos los participantes consientan personalmente en él, sino que se suman al contrato por formar parte de una colectividad.

Principios Generales del Contrato de Seguro

El contrato de seguro se rige por diversos principios, los cuales buscan uniformar y normar la relación jurídica que nace entre las partes contratantes. La omisión o contravención de uno de estos principios, origina un vicio en la relación jurídica, que causa su nulidad o la convierte en otra diferente.

Existen seis principios generales que se aplican e incorporan en la mayoría de los contratos de seguros, ellos son: el principio de buena fe, de interés asegurable, de subrogación, de la indemnización, de la contribución y de la causa inmediata.

A continuación, se explicarán cada uno de dichos principios para su mayor comprensión.

- Principio de Buena Fe

Este principio exige que el contrato de seguro se celebre y se ejecute por las partes de buena fe.

Para el asegurado esto se traduce en el hecho de que al efectuar la proposición del seguro no debe ocultar alguna circunstancia esencial para que el asegurador decida aceptar o denegar la transferencia del riesgo de que se trate.

Para el asegurador, esto implica que no puede entregar al asegurado informaciones inciertas en las negociaciones del seguro y no debe emitir pólizas con cláusulas ambiguas ni aceptar seguros cuyo cumplimiento no pueda exigirse legalmente ante los tribunales de justicia.

- Principio de Interés Asegurable

Este principio menciona que la persona que contrata un seguro debe tener un interés económico y legítimo para cubrirse del riesgo. El asegurado resulta beneficiado con el traspaso del riesgo al asegurador, ya que en caso de siniestro, recibirá una indemnización por la ocurrencia del evento; y se verá perjudicado económicamente si ocurre el siniestro sin que haya convenido el seguro; ya que si no ha contratado el seguro y ocurre el siniestro, la pérdida que sufra podrá ser total o parcial.

La propiedad de los bienes, la posesión y los contratos, por los derechos que originan, constituyen sin duda fuente de interés asegurable, lo cual es reconocido por el Código de Comercio en su artículo 518, en el que se establece que aquella parte que contrata el seguro deberá tener un interés real en evitar los riesgos y conservar el objeto asegurado.

- Principio de Subrogación

Este principio se encuentra establecido en el artículo 553 del Código de Comercio; en él se dice que la empresa aseguradora que paga una indemnización puede perseguir a los terceros responsables del siniestro y obtener el reembolso de lo pagado. El principio está implícito en los contratos de seguros de indemnización, por lo que no será necesario convenirlo expresamente.

De acuerdo a lo anterior, ocurrido el siniestro y pagada la indemnización por el asegurador, éste tendrá el derecho a demandar a los terceros responsables sin necesidad de que el asegurado le ceda sus derechos, dado que la facultad emana de la propia ley.

- Principio de la Indemnización

Por aplicación de este principio, se establece un límite al monto pagadero en caso de siniestro, que corresponde tan sólo a la magnitud del daño sufrido por el asegurado.

El principio de la indemnización está expresamente recogido en el artículo 517 del Código de Comercio cuando señala que el contrato de seguro es de mera indemnización y jamás puede ser fuente de ganancia para el asegurado. Por lo tanto, el seguro no puede ser fuente de lucro.

Cabe destacar que este principio no se aplica en el caso de los seguros personales ni en los patrimoniales; ya que por ejemplo, en los seguros de vida, es imposible valorar la vida humana.

- Principio de la Contribución

El principio de la contribución se aplica cuando se han celebrado dos o más contratos de seguros de indemnización que conciernen al mismo interés sobre un mismo bien y en relación con idéntico riesgo, caso en el cual, ocurrido el siniestro, el pago al asegurado tiene que repartirse a prorrata entre los aseguradores. Es decir, cada uno de los aseguradores deberá pagar en la proporción de la suma que hayan asegurado, y hasta el monto del valor de la cosa asegurada.

Pese a lo anterior, se debe tener presente que cuando existan contratos de seguros sucesivos celebrados en fechas diferentes, y el primero de ellos cubra el valor íntegro del objeto asegurado, será éste quien deba responder en caso de siniestro; sin embargo, en caso de que éste no cubra el valor en forma íntegra, los demás aseguradores deberán responder por el monto no cubierto, los cuales se regirán de acuerdo a las fechas de sus respectivos contratos.

Por Ejemplo

Suponga que Don César Rodríguez, el 10 de enero de 2006, contrató un seguro contra incendio con Seguros Magallanes, para cubrir de dicho riesgo la propiedad ubicada en 1 ½ poniente Nº 0565 – Talca, el cual tiene una cobertura total. Sin embargo, el día 15 de marzo de 2006 vuelve a asegurar contra incendio dicha propiedad, pero con la compañía Interamericana.

El día 20 de abril su propiedad es víctima de incendio, donde el 50% de la propiedad queda inutilizable. En este caso, la compañía que será responsable del pago de la indemnización por el valor correspondiente a la pérdida sufrida será Seguros Magallanes, puesto que fue la primera compañía con la que se estableció el contrato de seguro.

Sin embargo, suponiendo que Seguros Magallanes sólo respondió con el 35% del valor de pérdida de la propiedad; será la Compañía Interamericana quién deba indemnizar con el 15% del valor restante; de esta forma, Don César podrá obtener el valor íntegro de pérdida sufrida a causa del siniestro.

Lo anterior es esencial para que opere el principio de la indemnización, el cual no rige tratándose de seguros personales, sino solamente en los de indemnización, y se aplica aunque las pólizas no lo estipulen expresamente.

- Principio de la Causa Inmediata

Este principio exige una relación de causa y efecto, según lo cual el siniestro debe haberse originado por una causa inmediata que esté comprendida en la cobertura de los riesgos prevista en la póliza. Cumpliéndose esta exigencia, el siniestro queda amparado y será indemnizado. Caso contrario, si el siniestro no se encuentra amparado en la cobertura de la póliza, la aseguradora no tendrá la obligación de pagar la indemnización.

Por Ejemplo

Suponga que Don César Rodríguez acaba de adquirir un automóvil año 2006, marca Daewo, modelo Lanos con patente XX – 2040; para el cual contrata con Seguros Magallanes, el 10 de marzo de 2006, por el período de un año, un seguro automotriz con deducible de 3 U.F., el cual tiene una cobertura por los siguientes riesgos:

- Daños propios.
- Robo de accesorios.
- Actos maliciosos, huelga y terrorismo.
- Riesgos de la naturaleza, granizo y sismo.
- Responsabilidad Civil Daño Emergente hasta 100 U.F.
- Asistencia al Vehículo.

La prima establecida para el seguro automotriz es de 1.5 U.F. mensuales.

¿Qué sucede si el día de 10 de septiembre, el automóvil le es robado de su propiedad? En este caso, como el seguro no tiene una cobertura total, la compañía sólo cubrirá por daño emergente hasta 100 U.F., que corresponde al daño efectivamente sufrido, pero con un monto de tope; constituyéndose el resto del valor del automóvil como pérdida para Don César, ya que no estaba protegido contra pérdida total del automóvil.

Realice ejercicios nº 4 y 5

Partes que Intervienen en el Contrato de Seguro

En un contrato de seguro, las partes que pueden intervenir son cuatro, el asegurador, el tomador, el asegurado y el beneficiario; sin embargo, sólo dos de ellas son las que se ponen en contacto y establecen la relación jurídica entre las partes, el asegurador y el tomador.

A continuación, se explicará la relación que existe entre cada una de ellas para su mayor comprensión.

- Asegurador: corresponde a la persona que toma de su cuenta el riesgo ajeno. Según la normativa vigente, sólo puede ser asegurador una sociedad anónima nacional, cuyo objeto exclusivo sea el seguro, denominada "compañía de seguros". Asimismo, actuarán como aseguradores las agencias de compañías de seguros extranjeras, debidamente autorizadas para actuar en Chile.

- Tomador o Contrayente del Seguro: corresponde a la contraparte del asegurador, por lo tanto, es la persona que contrata el seguro con el asegurador y se compromete al pago de la prima. Dado que es éste quien contrata el seguro, en él recaerán las obligaciones emanadas del contrato de seguro. Generalmente, el tomador es el mismo asegurado.

- Asegurado: es el titular del interés asegurado y expuesto a riesgo. Por lo tanto, el asegurado es la persona que queda libre de riesgo.

- Beneficiario del Seguro: es un tercero interesado, en cuyo provecho se conviene el seguro y recibe las indemnizaciones que corresponda pagar al asegurado en caso de siniestro. El beneficiario no es parte del contrato, en consecuencia, no contrae obligaciones ni está afecto a cargas. Su expectativa se mantiene mientras el tomador no revoque su nominación como beneficiario y ello puede ocurrir en cualquier momento. Su derecho eventual a beneficiarse del seguro también puede terminar por nulidad, resolución o resciliación del contrato de seguro.

  En el seguro de vida es donde resulta más usual la institución del beneficiario, quien recibirá la indemnización en caso de muerte del asegurado. Nada impide que pueda convenirse un beneficiario en los seguros de cosas, siempre que tenga interés en conservar y proteger el bien asegurado.

Realice ejercicio nº 6

Requisitos Esenciales del Contrato de Seguro

Para que el contrato de seguro sea válido, deben existir ciertos requisitos esenciales, ellos son: el interés asegurable, el riesgo y la prima. La existencia de estos elementos permitirá que el contrato produzca efectos; de acuerdo a ello, si alguno de dichos requisitos no existiera, el contrato sería nulo y no produciría efectos. Así por ejemplo, si el asegurado no tiene interés, el contrato no tendrá ningún valor.

Cabe destacar que, de acuerdo al Código de Comercio, otro de los requisitos esenciales del seguro es la cosa o el objeto asegurado; sin embargo, como se dijo anteriormente, no sólo pueden ser objeto de seguro las cosas corporales, sino que también los derechos, el patrimonio total y la vida, salud e integridad de una persona.

A continuación, para su mayor comprensión, se explicarán detalladamente cada uno de dichos requisitos.

- Interés Asegurable

De acuerdo al artículo 518 del Código de Comercio, el asegurado deberá tener un interés real en evitar los riesgos en la cosa asegurada, sea en calidad de propietario, copartícipe, fideicomisario, usufructuario, arrendatario, acreedor o administrador de bienes ajenos o en cualquier otra que lo constituya interesado en la conservación de dicho objeto.

De acuerdo a la definición, diversas personas pueden estar interesadas en conservar el objeto asegurado, debido al reporte económico que les produce. Resulta obvio pensar que el propietario de un bien estará interesado en su conservación, ya que la pérdida o daño que pueda sufrir dicho objeto le traerá consigo una pérdida económica.

Por Ejemplo

Suponga que Juan Pérez es dueño de un local comercial, el cual lo utiliza para vender artículos de vehículos; si en determinada fecha el local es víctima de un incendio y dicho local no cuenta con un seguro contra incendio, Don Juan no sólo perderá el local y las mercancías que allí se comercializaban, sino que también perderá las ganancias de las posibles ventas que se hubiesen realizado.

Sin embargo, a parte del propietario, podrán existir más personas interesadas en la conservación de la cosa; a continuación, se mencionarán algunos de ellos.

El arrendatario, al igual que el propietario estará interesado en la conservación del objeto asegurado (ya sea vehículos de transporte, propiedades, locales comerciales, etc.), ya que al disponer del objeto, podrá obtener una ganancia o utilidad en caso de utilizar el bien para negocios.

Por Ejemplo

Suponga que Juan Pérez establece un contrato de fletamento por tiempo, donde arrienda la nave completa por el período de un año. Este personaje tendrá un interés en conservar la nave en buen estado y condiciones de navegabilidad, ya que así podrá explotarla comercialmente.

La persona que administre bienes ajenos también tendrá interés en conservarlos, ya que ello le reportará un beneficio económico. Por ejemplo, el administrador de un local comercial, podrá recibir una remuneración por medio del ejercicio de dicha actividad. Si el local comercial fuese víctima de un siniestro que provocara su pérdida total, el administrador no podría ejercer su actividad y por tanto, no recibiría la compensación económica que lo sustenta.

En cuanto a los acreedores, éstos también tendrán un interés real en la conservación de los bienes del deudor, ya que en caso que éste no cancele la deuda contraída, el acreedor se pagará del crédito otorgado con los bienes del deudor, lo cual le está permitido por el derecho de prenda general.

Como se puede observar, el interés asegurable corresponde a una relación susceptible de valoración económica, entre un sujeto y una "cosa" apta para satisfacer una necesidad o prestar una utilidad.

De acuerdo a lo explicado anteriormente, el interés real deberá existir para el asegurado, independiente que el contrayente del seguro sea una persona diferente. Por lo tanto, si el asegurado no tiene interés en conservar la cosa, el seguro no tendrá validez.

Con respecto al punto anterior, es preciso señalar que en el caso de los seguros de persona, es posible que un tercero ajeno pueda tener un interés real en la conservación de la vida del asegurado. De acuerdo a ello, como el objeto de seguro es la propia persona, el interés asegurable regirá respecto a ésta misma que se asegura, o bien, respecto de quien contrate el seguro, por tener un interés actual y efectivo en la conservación de la vida o la integridad personal de un tercero. Este interés se debe a que el seguro es básicamente un contrato de indemnización, por lo tanto, en caso de muerte de una persona con la cual se tienen lazos afectivos, podría provocar un daño moral posible de valorar.

Como se ha podido observar, si no hay interés, el seguro será ineficaz, puesto que para el asegurado no habrá interés en conservar el objeto; y no habiendo interés, no existirá el riesgo de pérdida o deterioro de la cosa, lo que hará al seguro inexistente. Además, en caso de que alguna vez hubiese existido interés por parte del asegurado en la cosa, y éste hubiese permitido una relación aseguradora válida; ésta relación podrá extinguirse, lo cual sucederá en caso de pérdida de interés en el objeto, ya que desaparecerán los riesgos frente a éste.

Realice ejercicio nº 7

- Riesgo

De acuerdo al artículo 513 del Código de Comercio, el riesgo corresponde a "la eventualidad de todo caso fortuito que pueda causar la pérdida o deterioro de los objetos asegurados".

Sin embargo, al igual que en el caso del contrato de seguro, esta definición también ha recibido diversas críticas por estar incompleta, debido a que el riesgo no sólo puede ser causa de un hecho fortuito, sino que también podrá ser originado por actos culposos o dolosos de terceros, lo cual implica una intención en la ocurrencia del riesgo. Asimismo, esta definición sólo contempla el riesgo que afecta a los bienes físicos, excluyendo aquel riesgo que atañe al patrimonio total de las personas, a su vida e integridad física, y a los derechos específicos.

Dado lo anterior, el riesgo se puede definir como “la amenaza de pérdida o deterioro que afecta, ya sea a objetos corporales determinados, a derechos específicos, o al patrimonio mismo de una persona, en su totalidad. Esta amenaza puede gravitar también sobre la vida, la salud y laintegridad física e intelectual de un individuo e importar un peligro de muerte, de enfermedad o de accidente”.

El riesgo constituye uno de los elementos esenciales del seguro, el cual se encuentra relacionado estrechamente con el interés asegurable, debido a que si no existe un interés por parte del asegurado en cubrir el objeto de riesgo, la relación aseguradora no nacerá, es decir, no habrá riesgo. Por lo tanto, es fundamental que el asegurado tenga un interés efectivo en conservar la cosa y evitar los daños sobre ésta, de modo que a través del establecimiento de una relación aseguradora con una compañía de seguros, el asegurado pueda disminuir el riesgo sobre la cosa asegurada. De acuerdo a lo anterior, la existencia del riesgo, permite la validez del seguro.

Los riesgos presentan diversas categorías, las cuales se pueden clasificar según la variabilidad de los riesgos que puedan afectar al objeto, a los eventos que originen el riesgo y a la extensión de los resultados.

- Variabilidad de los riesgos: este criterio se refiere al grado de estabilidad que pueden experimentar los riesgos a través del tiempo; respecto a ello, se clasifican en constantes y variables.

  - Riesgos constantes: corresponden a aquellos riesgos cuya peligrosidad se mantiene sin alteraciones en un período determinado; por ejemplo, el riesgo de robos, hurtos, etc.

- Riesgos variables: corresponden a aquellos riesgos que sufren alteraciones en un período dado, ya sea aumentando o disminuyendo su intensidad. De esta forma, se les denomina riesgos variables progresivos a aquellos que se agravan con el transcurso del tiempo, como por ejemplo: el riesgo de muerte, riesgo de enfermedad terminal, entre otras; y riesgos variables decrecientes, a aquellos que se aminoran a través del tiempo, como por ejemplo, el riesgo de sobrevivencia, debido a que a medida que el tiempo transcurre, es menos probable que la persona sobreviva, por lo tanto, el riesgo disminuye a través del tiempo.

- Evento formativo del riesgo: este criterio se orienta en aquellos eventos o actos que dan nacimiento al riesgo, los cuales se clasifican en: riesgos por eventos positivos, riesgos por eventos negativos.

  - Riesgos por eventos positivos: son aquellos riesgos que nacen sin la intervención intencional de la parte asegurada; dentro las cuales se encuentran los riesgos de incendio, robo, naufragio, etc.

  - Riesgos por eventos negativos: son aquellos en donde el nacimiento del riesgo ha sido provocado por la intervención de una de las partes en forma intencional; entre ellos se encuentran: los riesgos de incumplimiento de obligaciones, la mora en el cumplimiento de una prestación, etc.

  Es importante indicar que esta clasificación del riesgo, puede ser agrupada de acuerdo a las siguientes categorías:

  - Riesgos por fenómenos naturales, son aquellos riesgos que nacen sin la intervención de las partes, producto de actos de la naturaleza; tales como: terremotos, nevazones, maremotos, etc.

  - Riesgos por vicio propio de la cosa, son aquellos riesgos que se originan por la naturaleza propia de los bienes; tales como: defectos, mala calidad, etc.

  - Riesgos por hechos provocados por el hombre, son aquellos riesgos que se originan por la intervención intencional de una de las partes, tales como: robos, incendios, hurtos, cambios de ruta, etc.

- Extensión de los resultados: este criterio se refiere a la amplitud de las pérdidas o daños que presentan los riesgos, una vez ocurrido el siniestro. Entre ellos se encuentran: los riesgos catastróficos y los riesgos normales.

  - Riesgos catastróficos: corresponden a aquellos riesgos que tienen grandes efectos, cuya extensión no puede ser medida. Por ejemplo, los riesgos de muerte o determinadas enfermedades, los riesgos por terremoto o maremoto, etc.

- Riesgos normales: corresponden a aquellos riesgos cuyas consecuencias son limitadas, cuya extensión puede ser medida; como por ejemplo, el riesgo de siniestralidad de un vehículo.

Es importante indicar que esta clasificación del riesgo, puede ser agrupada de acuerdo a las siguientes categorías:

- Riesgos objetivos: son aquellos riesgos cuya intensidad del daño o pérdida depende de las condiciones y circunstancias materiales de la cosa asegurada, como por ejemplo, asegurar una plataforma de petróleo, la cual es susceptible a varios riesgos, como desperfectos dentro de la plataforma, incendios, derrame de petróleo, dentro y fuera de la plataforma.

- Riesgos subjetivos: son riesgos donde la intensidad del daño o pérdida depende de las condiciones y circunstancias personales del asegurado o de la persona a quien se confía la cosa asegurada, por ejemplo, la moralidad del asegurado, su estado de salud, su situación económica.

A pesar de la clasificación de los riesgos entregada anteriormente, la ley ha establecido una categorización anexa, la cual se focaliza en las situaciones o circunstancias en la cual el asegurador debe hacerse responsable del cumplimiento de la obligación de indemnizar, ellas son:

a) Riesgos sin mención expresa; son aquellos riesgos ocurridos por caso fortuito. En este caso, no es necesario que se haga mención expresa de ellos, puesto que el asegurador responde naturalmente por todos los casos fortuitos comprendidos dentro del seguro que quede incluido el contrato.

La responsabilidad del asegurador de hacerse cargo de aquellos casos fortuitos que puedan ocurrir, se encuentran establecidas en el Código de Comercio en los artículos 513, 550, 552, 575, 582, 597, 1161 y 1162.

Es así como el artículo 513 del Código de Comercio define en forma expresa que el riesgo corresponde a la eventualidad de todo caso fortuito. El artículo 550 indica que el asegurador deberá responder por aquellos casos fortuitos que hubiese tomado a su cargo. El artículo 552 menciona aquellas situaciones en que el asegurador no debe hacerse responsable de la pérdida o daño que sufra el objeto, como lo son: el vicio propio de la cosa, hechos provocados por el asegurado o actos ajenos que puedan responsabilizar civilmente al asegurado.

Al igual que el artículo 552, el artículo 575 del Código de Comercio menciona aquellas situaciones que no son originadas por caso fortuito, y que por tanto, no responsabilizan al asegurador de sus efectos, pudiendo éste terminar el contrato; cabe destacar que este artículo a diferencia del 552, apunta al seguro de vida. El

artículo 582 se orienta a los seguros contra incendio, en éste se establece una excepción a la regla, ya que responsabiliza al asegurador de aquellos actos en donde el asegurado tenga culpa leve o levísima del acto, o bien, pueda ser responsable civilmente de ello. El artículo 597 también corresponde a una excepción, pero referida al transporte terrestre, el cual indica que el asegurador deberá responder de aquellos daños ocasionados por culpa o dolo de encargados de recepción, transporte o entrega de los objetos asegurados.

Finalmente, los artículos 1161 y 1162 del Código de Comercio tratan del seguro marítimo, en donde se establece que el asegurador responderá de aquellos casos fortuitos que pueda sufrir la cosa asegurada; mencionando expresamente las situaciones que constituyen casos fortuitos, entre las que se encuentran: riesgos de ladrones, asaltantes, incendio, abordaje, cambios forzados de ruta, etc.

Cabe destacar que el asegurador podrá excluir ciertos casos fortuitos de su responsabilidad, lo cual ocurre cuando estipula expresamente su exoneración. Por ejemplo, si se contrata un seguro de transporte marítimo de mercancías desde Valparaíso a Sydney, las partes podrán establecer que el seguro no cubrirá los riesgos provocados por incendio, piratas y cambios de ruta.

b) Riesgos con estipulación expresa; corresponde a aquellos riesgos en que el asegurador no deberá responder en caso de siniestro, salvo que los haya estipulado expresamente. Estos riesgos se encuentran señalados en el artículo 552 del Código de Comercio y corresponden a:

- Vicio propio de la cosa asegurada.

El vicio propio de la cosa apunta a la mala calidad, defecto o daño físico inherente a la naturaleza propia de los bienes o cosas aseguradas.

- Culpa leve o levísima del asegurado.

Estos conceptos se encuentran definidos en el artículo 44 del Código Civil de Chile, el cual indica que la culpa o descuido leve o ligero corresponde a la falta de diligencia y cuidado que los hombres emplean ordinariamente en sus negocios. Asimismo, se considera que la culpa o descuido levísimo es la falta de aquella esmerada diligencia que un hombre juicioso emplea en la administración de sus negocios.

- Actos culpables o dolosos de las personas respecto de las cuales el asegurado responde civilmente.

El artículo 44 del Código Civil indica que los actos dolosos o culpables consisten en no manejar los negocios ajenos con aquel cuidado que aún las personas negligentes y de poca prudencia suelen emplear en sus negocios propios.

c) Riesgos no cubiertos, ni aún bajo estipulación; corresponden a aquellos riesgos de los cuales no responde el asegurador en ningún caso. Con respecto a este punto, es importante indicar que el asegurador no asumirá, bajo ninguna circunstancia, la responsabilidad y obligación de pagar indemnización por aquellos actos graves cometidos por el asegurado, esto se debe a que el asegurado no ha empleado la diligencia de un padre de familia en cuidar o conservar el objeto asegurado. De acuerdo a ello, comete falta al artículo 556 del Código de Comercio, en donde se establecen las obligaciones que debe cumplir necesariamente el asegurado; así como también falta al artículo 518 del mismo código, en donde se establece que el asegurado debe tener un interés real en evitar los riesgos y conservar la cosa asegurada, ya que de no ser así (si existe falta de interés), el seguro pierde su valor y es nulo.

Realice ejercicios nº 8 al 10

- La Prima

Como se dijo anteriormente, la prima constituye uno de los requisitos esenciales del contrato de seguro, ya que sin su existencia éste no tendrá validez y será nulo. Es así como el artículo 541 del Código de Comercio, establece que aquel seguro contratado sin estipulación de prima es nulo y de ningún valor.

De acuerdo al artículo 513 del Código de Comercio, la prima es “la retribución o precio del seguro”. Por lo tanto, corresponde al monto que deberá pagar el asegurado al asegurador como contrapartida al riesgo que este último toma a su cargo.

Con respecto al precio del seguro, éste no sólo podrá ser convenido en términos de un monto de dinero, sino que también podrá constituirse en términos de la prestación de una cosa o de un hecho, ambos estimables en dinero. Sin embargo, si no se estipula alguna condición específica de pago, se asume que la prima será en dinero. De acuerdo a lo anterior, a pesar que el pago de la prima puede ser convenido en una forma diferente a una determinada cantidad de dinero, en la práctica, la prima sólo se puede pagar en dinero.

Con respecto al pago de la prima, el Código de Comercio indica que podrá pagarse el monto total de una vez, o bien, establecer pagos parciales, los cuales podrán ser fijados en forma mensual o anual; cada uno de los cuales deberá pagarse anticipadamente, es decir, al inicio de cada período.

Por Ejemplo

Don Juan contrata un seguro de transporte el día 10 de enero de 2007, por un año, cuyos pagos serán realizados en forma mensual. Suponiendo que la póliza es emitida el 12 de enero del mismo año, ¿cuándo deberá pagarse la prima?

Don Juan deberá pagar la póliza los 12 de cada mes, por un año; partiendo desde el mismo 12 de enero, momento en que se traspasan los riesgos de la cosa asegurada desde el asegurado a la compañía de seguros.

Si el asegurado no pagara la prima en el plazo estipulado, la ley permite al asegurador demandar su pago o rescindir el seguro, con indemnización de daños y perjuicios. Sin embargo, en caso que el asegurador optase por la demanda del pago de la prima, el seguro seguirá existiendo; mientras que si el asegurado opta por la terminación del contrato, los riesgos dejan de correr por cuenta del asegurador, y pasan a formar parte del riesgo del asegurado. De acuerdo a ello, si se produjera el siniestro después de rescindido el contrato, el asegurado no podrá solicitar el pago de la indemnización, ni aún ofreciendo el pago de la prima.

Los derechos del asegurador a demandar el pago o rescindir el contrato de seguro, deberá ejercerlos dentro del término de tres días, contados desde el vencimiento del plazo estipulado para el pago de la prima. En caso que el asegurador no practique sus derechos en dicho plazo, el seguro subsistirá, pudiendo el asegurador sólo demandar el pago de la prima.

Si los aseguradores otorgan un período de gracia para el pago de la prima, durante dicho período el contrato estará vigente, por lo tanto, en caso de siniestro el asegurador deberá cumplir con el pago de la indemnización correspondiente; sin embargo, si expirado el plazo de gracia ocurre el siniestro, el asegurador tendrá la obligación de indemnizar al asegurado sólo si éste ha pagado la prima oportunamente.

Cabe señalar que la prima puede estipularse en el contrato como una obligación, o bien, como una condición. En caso de que se estipulase como obligación, si el asegurado no pagase la prima, como se estudió anteriormente, el asegurador podrá demandar el pago de ella, o bien, rescindir el contrato. En cambio, si se estipulase la prima como condición y el asegurado no la pagase en el tiempo acordado, esto conllevaría a la extinción del contrato, producto del incumplimiento de la condición resolutoria dada.

Con respecto a la prima, es imprescindible señalar que la obligación de pagarla corresponde asumirla al contrayente o tomador del seguro, no al asegurado, en caso que fuesen dos personas distintas. Por lo tanto, el asegurador deberá recibir el pago de la prima, necesariamente, desde el momento en que se hace cargo de los riesgos del asegurado.

De acuerdo a lo explicado en el párrafo anterior, es conveniente indicar que existen determinadas situaciones que podrán originar la inexistencia del seguro, su nulidad o su resciliación. A continuación, se indicarán aquellas situaciones que producen estos efectos en el contrato de seguro.

- Inexistencia del contrato de seguro. El seguro contratado será inexistente cuando se omita o falte uno de los requisitos esenciales, ya sea la prima, el interés o el riesgo. En caso que el asegurador, aún faltando uno de dichos requisitos, hubiese recibido el pago de la prima, deberá restituirla al tomador del seguro; en cuanto al tomador o contrayente, si no ha pagado la prima en el período correspondiente, no estará obligado a entregarla al asegurador, ya que el pago de la prima carecería de toda causa.

- Nulidad del contrato de seguro. Como se puede recordar, el seguro será nulo cuando no exista interés efectivo de parte del asegurado en conservar el objeto de seguro, el objeto asegurado no cumpla con los requisitos estipulados en el artículo 522 del CC, no exista prima, o bien, exista dolo o fraude por parte del asegurado. La norma general que rige en caso de nulidad es que si el asegurado no ha pagado la prima, la obligación de pagarla quedará sin efecto, y en caso de haberla pagado, el asegurador deberá restituirla.

  En este punto se debe destacar que en caso de nulidad del contrato por dolo o fraude del asegurado, si éste no ha pagado la prima, el asegurador podrá demandar su pago; y en caso de haberla pagado, el asegurador podrá retenerla.

- Resciliación o terminación del seguro. La norma general indica que en caso de terminación del seguro, el asegurador deberá restituir la prima. Sin embargo, como el seguro es un contrato de tracto sucesivo[4], en caso que el asegurado hubiese pagado la prima, el asegurador sólo deberá restituir aquella parte de la prima correspondiente al período en que los riesgos dejan de ser de su cargo.

Por Ejemplo

Don Juan contrata un seguro de transporte el día 15 de marzo de 2007, momento en que paga la prima del período en cuestión. Los pagos serán realizados en forma mensual, por un año. Suponga que el contrato de seguro termina el día 3 de noviembre de 2007, ¿por qué período de tiempo deberá devolver la prima la compañía aseguradora?

Don Juan deberá pagar el seguro los 15 de cada mes, por un año, contados desde el mismo 15 de marzo (la prima se debe pagar anticipadamente). De acuerdo a ello, Don Juan el último pago lo realizó el día 15 de octubre, el cual cubrirá los riesgos de transporte por el período 15 de octubre – 15 de noviembre. Como Don Juan termina el contrato el día 3 de noviembre, la compañía aseguradora tendrá la obligación de restituir el monto de la prima que abarca el período 3 de noviembre – 15 de noviembre.

[4] Los contratos de tracto sucesivo son aquellos en que los cumplimientos se van escalonado a través del tiempo, durante un período determinado, es decir, sus efectos se producen en el tiempo.

Cabe destacar que si ambas partes contratantes están de acuerdo en la terminación del contrato, o bien, se decide su rescisión en forma unilateral, la prima se reducirá al tiempo en que estuvo vigente el contrato. De acuerdo a lo anterior, se puede concluir que si el contrato de seguro termina debido a la cesación de los riesgos o expira el interés asegurable del asegurado, el asegurador deberá restituir aquella parte de la prima que corresponde al tiempo de vigencia del contrato durante el cual éste no va a producir sus efectos.

En este aspecto se debe tener presente que el Código de Comercio indica que el asegurador gana la prima irrevocablemente desde el momento en que los riesgos comienzan a correr por su cuenta (art.542 CC), lo cual da a entender que el asegurador puede reclamar la prima íntegra. La razón se encuentra en el carácter aleatorio del contrato de seguro, dentro del cual queda comprendida la contingencia incierta de ganancia o pérdida, que favorece al asegurador precisamente por darse la eventual cesación de los riesgos o del interés asegurable.

El Decreto Ley Nº 3.057 de 1980, establece que las partes son las que deben fijar libremente el monto de la prima; a diferencia de lo establecido en el Decreto con Fuerza de Ley Nº 251, de 1931, el cual indicaba que las tarifas debían ser fijadas por la autoridad de control de seguros.

Sin embargo, a pesar que las primas deben ser fijadas libremente por las partes, el cálculo técnico de la prima deberá realizarse teniendo en consideración los siguientes factores:

- Costo técnico de los riesgos: también se denomina prima pura, y consiste en el cálculo de la frecuencia estadística con que ocurren los siniestros en el ramo respectivo.

- Costo de producción: involucra aquellos gastos en que debe incurrir el asegurador al celebrar el negocio, tales como: comisión del corredor o agente de seguros, y gastos publicitarios.

- Costo de administración: involucra aquellos gastos que la compañía debe realizar para manejar el negocio de seguros, entre los que se encuentran los gastos de remuneraciones del personal, leyes sociales, materiales y útiles de trabajo, etc.

- Costo fiscal: corresponde a aquellos impuestos y gravámenes de carácter fiscal que afectan a la prima, como por ejemplo, el IVA.

- Utilidad: corresponde a la ganancia determinada o esperada por la empresa aseguradora, para sus operaciones.

Realice ejercicios nº 11 y 12

Celebración del Contrato de Seguro

Para celebrar un contrato de seguro, en primer lugar la empresa aseguradora debe hacer una oferta indeterminada al público, la cual podrá basarse en avisos publicitarios, prospectos, folletos, etc., dando a conocer las diversas modalidades de los seguros ofrecidos.

La segunda etapa consiste en una propuesta de seguro, mediante la cual el asegurado requiere la cobertura de un determinado riesgo, allegando los antecedentes necesarios para evaluarlo y calcular el valor de la prima.

En teoría, la propuesta debe contenerse en un documento escrito y firmado por el asegurado, pero en la práctica puede hacerse verbalmente, por teléfono, por fax o mediante el empleo de cualquier medio moderno de comunicación.

Recibida la propuesta, la compañía aseguradora puede dar su respuesta o exigir el cumplimiento de determinadas condiciones previas, como el reconocimiento del riesgo; por ejemplo, en el seguro de incendio, la compañía aseguradora podrá revisar la vivienda para verificar el grado de combustión, o en el seguro de vida, se podrá exigir al asegurado que se practique un examen médico, en forma previa.

Para que se perfeccione el contrato, una vez que la compañía ha aceptado la propuesta presentada por el asegurado, se requiere el otorgamiento formal de la póliza. Mientras no se emita la póliza, en estricto derecho el contrato de seguro no existe, de manera que si se produce el siniestro en el tiempo que media entre la aceptación de la propuesta y el otorgamiento formal de la póliza, la compañía no es responsable, debido a que el contrato no ha nacido aún, es decir, no existe. Por lo tanto, el asegurador no estará obligado a indemnizar, dado que tal obligación es un efecto jurídico del contrato.

En la práctica, sin embargo, aceptada la propuesta y pagada la prima, la compañía se considera obligada a la indemnización del siniestro, por aplicación del principio de la buena fe (el cual se explicó anteriormente), solución que en todo caso, depende únicamente de ella.

Si la empresa aseguradora retarda el otorgamiento de la póliza, lo que resulta sin duda perjudicial para el asegurado, este último puede demandar la emisión de dicho documento, toda vez que el seguro ajustado verbalmente vale como promesa, con tal que se haya convenido formalmente en la cosa, riesgo y prima. Ahora bien, si en el hecho el proponente resulta perjudicado por la falta de otorgamiento de póliza, puede demandar la indemnización de todos los perjuicios resultantes de un siniestro no cubierto por el seguro, debido a la omisión culpable o dolosa de la empresa en otorgarle la póliza.

De conformidad con el artículo 549 del Código de Comercio, la póliza debe entregarse firmada por el asegurador al asegurado dentro de veinticuatro horas contadas desde que el contrato quedó convenido o ajustado entre la compañía y el asegurado o su mandatario. Sin

embargo, en caso que el seguro se celebre por medio de un corredor, dicho plazo se extiende hasta el término de cuatro días, contados desde la conclusión del contrato; tiempo en que la póliza deberá ser firmada y entregada a las partes.

Cabe destacar que, si la empresa condiciona la emisión de la póliza o la aceptación de la propuesta de seguro al pago de la prima, ello comporta una nueva propuesta, y no se formaría el consentimiento sino una vez aceptada la contraproposición, esto es, una vez pagada la prima.

Existen distintas maneras de celebrar un contrato de seguros, de acuerdo a quienes intervienen en él, ellas son:

- El caso más simple del negocio del seguro se presenta cuando el contrato se celebra entre asegurador y asegurado, actuando este último directamente, por sí mismo. Como se puede observar, en este caso, el tomador será el mismo asegurado, por lo tanto, será la misma persona la que deba cumplir con las obligaciones emanadas del contrato de seguro.

- El contrato de seguro también se puede celebrar por una persona actuando en nombre de otra, ya sea porque es su representante legal, su mandatario o su administrador, como ocurre en el caso de las sociedades. En estas situaciones, el tomador es una persona distinta del asegurado, pero en virtud del principio de la representación, el contrato produce efectos respecto del representado como si hubiese contratado él mismo.

- Otra manera de celebrar el contrato es por cuenta de otra persona de quien no se tiene facultad para representarla. En este caso, el asegurado puede ejercer todos los derechos que corresponden a tal calidad, pero mientras no otorgue su aceptación expresa o tácita, el seguro es revocable por el solo acuerdo del asegurador y del contrayente. Mientras el asegurado no de su aceptación, no es parte del contrato y, en consecuencia, quien deberá cumplir con las obligaciones del contrato será el tomador. La aceptación por parte del asegurado puede darse, en opinión de la doctrina, aún después de ocurrido el siniestro.

- También se puede dar en los casos de seguro por cuenta ajena, en el cual el asegurado puede ser una persona determinada o indeterminada. La falta de determinación puede deberse a la circunstancia de que al tiempo de contratarse el seguro, no se sabe quién es el dueño de la cosa asegurada.

Por Ejemplo

Esto último sucede en las ventas CIF, en que el seguro se contrata por cuenta de quien corresponda, quedando cubierto el titular de los bienes asegurados contra los riesgos previstos en el contrato, pese a las transferencias de dominio de los bienes que se realicen, sin necesidad de traspaso de la póliza.

- Otra forma de celebrar un seguro por cuenta ajena es el seguro contratado por agente oficioso[5]. Los efectos de esta gestión se regulan por el Código Civil. El Código de Comercio se limita a señalar en el artículo 521 que carece de valor el seguro ajustado por agente oficioso, si la cosa ya estuviese asegurada por el propio interesado o su mandatario. No estando la cosa asegurada por el propio interesado ni por su mandatario, la contratación del seguro por agente oficioso es válida, cumpliéndose los supuestos del derecho común sobre esta gestión.

Realice ejercicio nº 13

Efectos del Contrato de Seguro

Por ser el seguro un contrato bilateral, se generan derechos y obligaciones recíprocos entre las partes. En estos términos, lo que constituye obligación para el asegurado es un derecho para el asegurador y viceversa.

El contrato de seguro es más complejo en sus efectos en cuanto a que da origen a obligaciones y cargas. Las obligaciones son deberes impuestos a un individuo para tutelar un interés de la otra parte, a la cual corresponde un derecho subjetivo y por tanto, dotado de una acción para su resguardo. Las cargas, por el contrario, son deberes impuestos al sujeto en resguardo de un interés propio, cuya observancia es necesaria para alcanzar un determinado resultado y cuya violación origina la pérdida o el perjuicio del resultado. La distinción entre obligaciones y cargas no está expresamente contemplada en la legislación, pero tampoco está prohibido estructurar un contrato estipulando obligaciones como cargas.

A continuación, se analizarán los efectos que produce, tanto para el asegurado como para el asegurador, el contrato de seguro.

• Obligaciones y Cargas del Contrayente - Asegurado

Las pólizas están concebidas de manera que si ciertos deberes del asegurado o del contrayente no se observan, dicho incumplimiento hace caducar o disminuir el derecho del asegurado.

[5] El agente oficioso es un acto jurídico por el cual una persona actúa en lugar de otra sin tener poder suficiente.

Las obligaciones y cargas que el seguro genera pesan sobre el contrayente, el cual puede ser la misma persona asegurada, o bien, puede tratarse de sujetos diferentes. Cuando el contrayente y el asegurado son una misma persona, no se plantea problema alguno, pero si son diferentes personas, pueden quedar sujetas a obligaciones y cargas distintas y exclusivas. Siendo así, la obligación establecida en el artículo 556 del Código de Comercio, consistente en declarar sinceramente para identificar la cosa y apreciar la extensión del riesgo, pesa sobre el contrayente o tomador del seguro y no sobre el asegurado, salvo en la hipótesis que este último contrate seguro en su propio beneficio.

Asimismo, es importante precisar al sujeto pasivo de la obligación o de la carga, para determinar las consecuencias que acarrean la infracción o el incumplimiento. Cuando el asegurado es el dueño y poseedor de la cosa asegurada y ha tomado el seguro en su propio favor, el agravamiento de los riesgos ocasionado por él mismo le hace perder su derecho a la indemnización del siniestro. En cambio, esta consecuencia no se produce cuando el seguro se ha tomado para proteger a un tercero (acreedor hipotecario), porque ella no contraviene deber alguno que se haya puesto de su cargo.

La ley impone una serie de obligaciones y cargas al asegurado, las cuales se encuentran establecidas en el artículo 556 del Código de Comercio, para cuyo análisis resulta más didáctico distinguir las que se generan al tiempo de celebrar el contrato, las que existen durante su vigencia y, por último, las que deben observarse una vez ocurrido el siniestro.

a) Obligaciones o cargas al tiempo de la celebración del contrato

Como se dijo anteriormente, según el artículo 556 del Código de Comercio, “el asegurado está obligado a declarar sinceramente todas las circunstancias necesarias para identificar la cosa asegurada y apreciar la extensión de los riesgos”. Tal obligación pesa sobre el asegurado porque es él el interesado en señalar cuál es el objeto de su interés asegurable y cuáles son los riesgos que pueden afectarlo.

La norma que impone la obligación de declarar sinceramente para identificar la cosa y apreciar la extensión del riesgo, concuerda con el artículo 516 que señala como enunciación de la póliza esta misma declaración, que debe hacerse al asegurador para que tenga un conocimiento exacto y completo de los riesgos que asume en el seguro.

La falta de cumplimiento de esta obligación del asegurado está sancionada con la nulidad del contrato, en el artículo 557 del Código de Comercio.

Otra obligación del asegurado al tiempo de la celebración del contrato es la de declarar los demás seguros que pueda tener contratados sobre los mismos objetos materia del contrato que se celebra. El incumplimiento de esta obligación libera a la compañía de la obligación de indemnizar en caso de siniestro.

Además, el tomador o contrayente está obligado a declarar el tipo de interés asegurable al momento de celebrar el contrato. Dicha obligación se desprende del artículo 516 inciso segundo del Código de Comercio, el cual establece que el asegurado debe declarar cuál es la calidad que toma al momento de contratar el seguro; es decir, el tomador del seguro deberá tener un vínculo directo con el objeto asegurado, de modo que tenga un interés real en su conservación. Esta norma se encuentra relacionada con el artículo 518, el cual indica que el asegurado debe tener un interés real en evitar los riesgos y conservar el objeto asegurado; y el artículo 556, en donde se establecen las obligaciones que debe cumplir el asegurado. Así, como se puede observar, el asegurado deberá indicar en forma expresa cuál es el objeto a asegurar, el cual debe estar sujeto a riesgo y ser de su interés la conservación de dicho objeto.

El incumplimiento de esta obligación se produce por omitir la declaración como por efectuarla errónea o falsa. Si omite la declaración, el asegurado deberá probar, para reclamar la indemnización, que tenía un interés legítimo en conservar la cosa asegurada tanto al momento de contratar el seguro como en el momento de producirse el siniestro. Tratándose de declaración errónea o falsa, la compañía puede negarse a pagar la indemnización, salvo que la equivocación no tenga ninguna influencia en la determinación del interés asegurable.

b) Obligaciones o cargas durante la vigencia del seguro

Mientras el contrato se encuentre vigente, el asegurado deberá observar las siguientes obligaciones o cargas:

- Obligación de cuidar el objeto asegurado: contemplada en el artículo 556 del Código de Comercio, que impone “emplear todo el cuidado y celo de un diligente padre de familia para prevenir el siniestro”. En los términos del artículo 44 del Código Civil, el contrayente debe observar la diligencia o cuidado mediano en la prevención del siniestro, por lo que responde de la culpa leve o levísima. Ahora bien, por disposición del artículo 582 del Código de Comercio, en el seguro contra incendio el asegurador responde aún de los siniestros originados por culpa leve del asegurado, por lo que en este caso, no rige la obligación en estudio, quedando el contrayente obligado sólo a no incurrir en culpa grave.

  De conformidad con lo previsto en el artículo 539 del Código de Comercio, el siniestro se presume ocurrido por caso fortuito. Por lo tanto, corresponderá al asegurador acreditar que el siniestro ha tenido origen en un accidente que no le hace responsable, según la ley o el contrato. Ahora bien, de acuerdo al artículo 584 del mismo Código, tratándose de seguro de incendio, cesa la responsabilidad del asegurador si el incendio se origina por haber infringido el contrayente las leyes o reglamentos de policía destinados a prevenir esos accidentes. En este caso, la ley presume que el asegurado ha infringido su

obligación de emplear en la prevención del siniestro el cuidado correspondiente, lo que queda de manifiesto una vez ocurrido el siniestro.

Por Ejemplo

El señor Carlos Espinoza, contrata un seguro contra incendio para su casa, la cual tiene un patio grande y lleno de pasto. La casa se quema y este señor informa a la aseguradora sobre el siniestro. Pero al hacer las averiguaciones, uno de los vecinos, que también se vio afectado por el incendio, declaró que el Señor Espinoza, estuvo quemando el pastizal de su patio a las 14:00 horas en horario de verano y en un día de viento. Por lo que comprobado este hecho, la ley presume que el asegurado ha infringido su obligación de emplear en la prevención del siniestro el cuidado correspondiente.

- Obligación de no agravar los riesgos: esto pesa sobre el asegurado durante la vigencia del contrato. La fuente legal es el artículo 538 del Código de Comercio, que impone al asegurado el deber de no variar por sí solo el lugar del riesgo, ni cualquiera otra de las circunstancias consideradas para estimarlo; y en caso de hacerlo sin consentimiento del asegurador, el contrato podrá terminarse, siempre que a juicio del tribunal ello provocase la agravación o extensión de los riesgos.

  Como se puede observar, esta obligación se encuentra íntimamente vinculada con la que se trató precedentemente, consistente en cuidar el objeto asegurado. En materia de seguro de incendio, el artículo 583 del Código de Comercio hace una aplicación concreta de este principio al disponer que cesa la responsabilidad del asegurador si el edificio asegurado se destinase, después del contrato, a un uso que agrave los riesgos de incendio, de manera que pueda presumirse que el asegurador no lo habría asegurado o lo habría hecho en distintas condiciones.

- Obligación de comunicar todo nuevo seguro que se contrate sobre las mismas cosas y riesgos: la fuente de esta obligación está representada por las pólizas de seguro, que estipulan, en caso contrario, la falta de responsabilidad de las compañías.

c) Obligaciones o cargas una vez ocurrido el siniestro

Una vez que el objeto de seguro ha sido víctima del siniestro por el cual se contrató el seguro, el asegurado deberá cumplir con las siguientes obligaciones:

- Salvar la cosa asegurada o conservar sus restos: tiene como fuente legal el artículo 556 del Código de Comercio, que impone al contrayente o al asegurado, ante la ocurrencia del siniestro, el deber de esforzarse por limitar sus consecuencias para evitar que se extienda; de acuerdo a ello, el asegurado deberá velar que los restos queden debidamente custodiados, ya que siempre tendrán un valor que pueda

imputarse a la indemnización o que permita a la compañía resarcirse en parte de las pérdidas.

Dada la circunstancia de que la conservación de los restos del siniestro (salvataje) beneficia al asegurador, éste tendrá la obligación de reembolsar al asegurado los gastos que le hubiese ocasionado el cumplimiento de este deber legal.

- Denunciar el siniestro al asegurador: esta obligación deberá cumplirse en el curso de tres días, desde que el asegurado ha recibido la noticia de la ocurrencia del siniestro, plazo que variará según el tipo de seguro. De acuerdo a ello, el asegurado tendrá que notificar en forma clara, las causas que produjeron el siniestro y las circunstancias que lo rodearon.

  A la empresa aseguradora le interesará el cumplimiento de esta obligación, toda vez que le permita tomar medidas para evitar el aumento de los daños, para dejar a salvo sus derechos de subrogación y para constatar fehacientemente el siniestro y los perjuicios producidos.

- Justificar el derecho de indemnización: en virtud del artículo 556 inciso séptimo del Código de Comercio, "el asegurado está obligado a probar la coexistencia de todas las circunstancias necesarias para establecer la responsabilidad del asegurador". De este modo, el asegurado podrá probar que cumplió con el deber de cuidar el objeto asegurado y que por lo tanto, no es responsable de la ocurrencia del siniestro.

  Como se dijo anteriormente, el siniestro se presume ocurrido por caso fortuito (art. 539 CC), correspondiendo al asegurador probar que el siniestro se ha debido a un accidente que no lo constituye responsable. Siendo así, el asegurado tiene que acreditar únicamente que ha ocurrido el siniestro, y que éste se ha debido al riesgo asegurado y el monto de los daños; de esta forma, el asegurado podrá solicitar la indemnización procedente por dicho monto.

En resumen, la legislación de esta materia le impone al asegurado las siguientes obligaciones:

1. Declarar sinceramente todas las circunstancias necesarias para identificar la cosa asegurada y apreciar la extensión de los riesgos.
2. Pagar la prima en la forma y época convenidas.
3. Emplear todo el cuidado y celo de un diligente padre de familia para prevenir el siniestro.
4. Tomar todas las providencias necesarias para salvar o recobrar la cosa asegurada, o para conservar sus restos.
5. Notificar al asegurador, dentro de los tres días siguientes a la recepción de la noticia, el advenimiento de cualquier accidente que afecte su responsabilidad, haciendo en la notificación una enunciación clara de las causas y circunstancias del accidente ocurrido.
6. Declarar al tiempo de exigir el pago de un siniestro los seguros que haya hecho mandado hacer sobre el objeto asegurado.
7. Probar la coexistencia de todas las circunstancias necesarias para establecer la responsabilidad del asegurador.

Código de Comercio, Artículo 556.

- Obligaciones de la Compañía Aseguradora

Como se ha podido observar, el contrato de seguro impone diversas obligaciones al asegurado, sin embargo, también exige a su contraparte (asegurador) el cumplimiento de determinados deberes o cargas, ellas son:

- Obligación de entregar la póliza: como se ha señalado anteriormente, el artículo 549 del Código de Comercio establece que, ajustado el seguro entre el asegurador y el asegurado, o su mandatario, el asegurador deberá entregar al asegurado, dentro de las veinticuatro horas de realizado el convenio o el ajuste al contrato, la póliza firmada.

  Cuando el seguro se celebra utilizando la intermediación de un corredor, la póliza deberá entregarse firmada a cada una de las partes, en el término de cuatro días, contados desde la conclusión del convenio.

  La sanción al incumplimiento de esta obligación da el derecho al asegurado de reclamar daños y perjuicios que pudiese haber experimentado por este motivo, tanto al asegurador como al corredor de seguros.

- Obligación de indemnizar: para que proceda la obligación esencial del asegurador, se requiere lo siguiente:

  i. Existencia de un contrato de seguro y que éste sea válido. Como se puede recordar, para que el seguro sea válido deben existir los requisitos esenciales, es decir, la prima, el interés asegurable y el riesgo.
  ii. Que el asegurado haya cumplido todas las obligaciones y cargas que le imponen el contrato y la ley.
  iii. Que ocurra el siniestro por alguno de los riesgos previstos en la póliza y cubiertos por ella.
  iv. Que el siniestro tenga lugar durante la vigencia del contrato.

Realice ejercicios nº 14 al 18

RAMO: TRANSPORTE Y SEGUROS INTERNACIONALES

IPLACEX
instituto profesional

UNIDAD III

EL CONTRATO DE SEGURO

Clasificación de los Seguros

Los seguros se clasifican en tres categorías principales: seguros de transporte; según grupos, ramos y modalidades; y seguros de daños y de personas; cada una de las cuales utiliza distintos criterios para su agrupación en las distintas categorías. A continuación, se mencionará cada categoría y los criterios de sub-clasificación.

- Seguros de transporte: este tipo de seguros puede subclasificarse de acuerdo a la modalidad de transporte que se emplee, es decir, terrestres, marítimos y aéreos. Así, para agruparlos de esta manera, se deberá tomar en consideración el lugar donde se producen los riesgos que están cubiertos por ellos.

  El Código de Comercio de Chile reglamenta los seguros terrestres y marítimos, mientras que el seguro aéreo queda fundamentalmente regulado por las normas del seguro marítimo.

- Clasificación según grupos, ramos y modalidades: es la agrupación que mejor refleja la naturaleza jurídica y técnica del seguro. Por grupos se entienden a los contratos de seguros de objetos semejantes. En cada grupo pueden distinguirse diversos ramos que están formados por contratos que cubren riesgos semejantes y los ramos pueden adoptar distintas formas particulares denominadas modalidades.

  En esta clasificación existen cuatro grupos de seguros, ellas son:

  a) Primer grupo: está formado por el conjunto de ramos de seguros en que el objeto del seguro es el interés del asegurado en una cosa, entre los que se encuentran el seguro contra riesgo de incendio, contra robo, contra riesgo de transporte, etc.

> *Por Ejemplo*
>
> El señor Carlos Espinoza desea contratar un seguro contra riesgo de incendio para su casa, o un seguro contra robo para su local comercial. En este caso, puede apreciarse que en estos ramos lo que el seguro ampara es una cosa.

  b) Segundo grupo: está integrado por ramos que protegen un derecho existente o que se espera exigir de terceros, generalmente emanado de un contrato.

> *Por Ejemplo*
>
> El señor Carlos Espinoza compra una máquina peladora de cables eléctricos en Alemania y desea contratar un seguro de garantía, el cual le permite asegurar cualquier cambio o reparación si esta máquina viene con fallas de fábrica o sufre algún desperfecto técnico que sea de responsabilidad de su fabricación.

  c) Tercer grupo: en este grupo se encuentran los ramos en que el objeto del seguro es

todo el patrimonio considerado en su conjunto, entre los que se encuentran aquellos seguros relacionados con la responsabilidad civil y los seguros de accidentes de trabajo.

Por Ejemplo

Suponga que el señor Eduardo Cancino tiene una maestranza y decide contratar un seguro de accidente de trabajo para sus trabajadores, ya que existe un alto riesgo de accidentabilidad laboral al operar el tipo de maquinarias que ellos manipulan.

d) Cuarto grupo: este grupo está compuesto por los ramos en que el objeto del seguro es la vida, la salud o la integridad física o mental de una persona.

Por Ejemplo

El señor Carlos Espinoza es un amante de los deportes extremos como el Snowboard, Parapente, Alas Delta y Kitesurf y decide contratar un seguro de accidentes personales y un seguro de vida.

- Seguros de daños y seguros de personas: esta clasificación se emplea también para agrupar a las compañías aseguradoras en el artículo 8° del D.F.L. Nº 251, de 1931.

a) Seguros de daños, se aplica el principio de la indemnización, relacionado con el valor del bien asegurado y con el grado de interés que el asegurado tenga sobre la cosa asegurada.

De acuerdo a ello, los seguros de daños se subclasifican en:

- Seguros reales: corresponden a seguros que amparan cosas físicas o corporales, como seguros de incendio, de transporte, entre otros.

- Seguros patrimoniales: corresponden a seguros que protegen la totalidad del patrimonio contra desembolsos que deben realizarse y que puedan afectarlo desfavorablemente, como por ejemplo, el seguro de responsabilidad civil, seguro de lucro cesante, entre otros.

b) Seguros de personas, estos cubren riesgos relativos a la existencia, integridad física, salud o capacidad de trabajo de las personas. No se aplica en ellos el principio de la indemnización, debido a que es imposible valorar la vida humana o la perdida de las extremidades por ejemplo; por lo tanto, los contratantes están en

libertad para fijar el monto de los capitales asegurados y para acumular indemnizaciones.

Realice ejercicio nº 19

1.3 El Seguro de Transporte

Él seguro de transporte tiene por objeto resarcir al asegurado de las pérdidas y/o daños que pudieran sufrir las mercancías transportadas por los medios propios de locomoción, ya sea, terrestre, marítima o aérea.

La importancia de contratar este tipo de seguro, surge debido a que en cualquier movimiento de bienes que se efectúe desde un punto a otro, éstos se encontrarán sujetos a la ocurrencia de daños o pérdidas en mayor o menor escala; lo cual no terminará hasta su llegada al punto de su destino final.

La probabilidad de ocurrencia de los daños o pérdidas, denominado riesgos, están en relación íntima con la naturaleza propia del objeto transportado, el medio de transporte empleado, la forma de embalaje o empaque, distancia del recorrido de acuerdo con los puntos de origen y destino, y circunstancias varias prevalecientes durante su tránsito, tanto climatológicas como físicas.

Por Ejemplo

Suponga que se exportan 30.000 toneladas de uva a Estados Unidos, para cuyo envío se emplea el transporte marítimo. En el trayecto del viaje, la mercancía estará sujeta a diversos riesgos, tales como, pérdida de bultos por caída de la mercancía al mar producto de maniobras de carga mal efectuadas, pérdida total de la mercancía por hundimiento de la nave producto de una colisión o por incendio de la nave, etc.

Pese a lo anterior, es mucho más fácil observar los riesgos que corren las mercancías transportadas por vía terrestre; para ello sólo basta leer un periódico, en donde se puede ver que casi todos los días ocurren accidentes carreteros, los cuales en muchos casos involucran a camiones de transporte.

Dado anterior, es necesario establecer y determinar con absoluta claridad y precisión qué riesgos se deberán cubrir y cuáles no, y los que pueden cubrirse mediante convenio expreso en cada ocasión.

1.3.1 Coberturas del Seguro de Transporte

El seguro de transporte presenta diversas clases de cobertura, lo que dependerá de los tipos de riesgos de los cuales se deseen cubrir las mercancías transportadas. Las compañías de seguro han proporcionado al mercado diversas clases de cobertura para este

tipo de seguro, ellas son: de riesgos ordinarios, especiales y a todo riesgo.

A continuación, se mencionarán cada una de ellas, de modo que pueda visualizar claramente los tipos de riesgo que involucran.

- Cobertura de Riesgos Ordinarios: los riesgos ordinarios son aquellos que constituyen la esencia de la póliza o contrato de seguro, que comprueba la existencia real de la protección otorgada a los bienes.

  Los riesgos ordinarios se subdividen a su vez en riesgos ordinarios de tránsito marítimo y riesgos ordinarios de tránsito terrestre, aéreo o combinado, los cuales se detallan a continuación.

  - Riesgos ordinarios de tránsito marítimo: estos riesgos se refieren a los daños materiales que pudieran sufrir los bienes asegurados por incendio, rayos y explosión, o por varadura, hundimiento o colisión del buque, pérdida total de bultos enteros caídos al mar durante maniobras de carga, transbordo o descarga, avería gruesa o general y cargos de salvamento, que serán pagados según las disposiciones del Código de Comercio, conforme a las reglas, o por las leyes extranjeras, aplicables de acuerdo con lo que estipule la carta de porte o el contrato de fletamento.

  - Riesgos ordinarios de tránsito terrestre, aéreo o combinado: estos riesgos se refieren a los daños materiales causados a los bienes directamente por incendio, rayo, explosión, autoignición, caída de aviones, colisión, volcadura o descarrilamiento del vehículo u otro medio de transporte empleado, incluyendo hundimiento o rotura de puentes.

- Cobertura de Todo Riesgo: se entiende como cobertura de todo riesgo a una cobertura de todas las eventualidades a que se encuentran expuestos los bienes durante su transporte; pero haciendo la aclaración que al decir “todas las eventualidades” se excluyen las que no son materia de seguro y que se mencionan a continuación:

Los únicos riesgos que no se incluyen en la cobertura “todo riesgo”, son:

- Los riesgos de infracción a cualquier ley, disposición de autoridad o reglamento, ya sea por parte del asegurado, o bien, por quien represente sus derechos.
- La naturaleza perecedera de la mercancía.
- La demora o pérdida del mercado.

- Cobertura de Riesgos Especiales: son aquellos que mediante convenio expreso pueden cubrirse, y son entre otros:

1. Guerra a flote.
2. Huelgas.
3. Alborotos populares.
4. Conmoción civil.
5. Piratería del capitán del buque o de su tripulación.

Existen ciertas coberturas que pueden confundirse con las coberturas especiales, y que no son más que modalidades a las coberturas ordinarias, siendo las más comunes: el robo de bulto por entero, robo parcial, mojaduras de agua de mar o agua dulce, contacto con otras cargas, manchas y/o derrames, roturas, bodega a bodega, y variaciones en ruta.

Existen mercancías que por su naturaleza son susceptibles en mayor grado a robo, roturas, derrames o algún otro daño, por lo que al asegurarlas es necesario fijar cierto porcentaje que queda a cargo del asegurado, conocido como "deducible" y éste se fija sobre el valor total o parcial del embarque.

IPLACEX
instituto profesional

Por Ejemplo

El señor Eduardo Cancino importa joyas de platino desde Francia y decide contratar un seguro contra robos para proteger tan valiosa mercancía en el transcurso del viaje. El monto asegurado es de un 75% del valor total de las joyas y un deducible del 25%, lo que quiere decir que en el caso de que efectivamente ocurriera el siniestro (robo), la cantidad que se establece en la póliza como monto no indemnizable por el asegurador es el 25%, es decir, que ocurrido el siniestro se deducirá del monto a pagar dicha fracción porcentual.

Realice ejercicios nº 20 y 21

2. SEGURO INTERNACIONAL

La práctica diaria de realizar actividades en el transporte internacional y que comportan algún tipo de riesgo hace conveniente que las mismas estén cubiertas por alguna garantía que permita trasladar ese riesgo hacia determinadas entidades que se encuentran especialmente habilitadas para ello.

Estas entidades son las aseguradoras, y el procedimiento a seguir es la suscripción de alguna modalidad de contrato de seguro que se adapte al riesgo que se pretende cubrir, a cambio del abono de una prima.

Elementos del Contrato de Seguro Internacional

El contrato de seguro internacional se compone de tres elementos: los personales, los reales y los formales; cada uno de los cuales se analizará a continuación.

- Elementos Personales

Los elementos personales se refieren a las partes que intervienen en el contrato de seguro; las cuales son: el asegurador, el tomador, el asegurado y el beneficiario, cuya definición se menciona a continuación.

a) Asegurador: corresponde a la entidad que asume el riesgo por medio del contrato y se obliga a pagar la indemnización pactada en el caso de producirse el acontecimiento incierto cuyo riesgo es objeto de cobertura. De acuerdo a lo anterior, el asegurador

corresponde a la empresa que ofrece el seguro, la cual debe estar previamente autorizada por la Superintendencia de Valores y Seguros.

b) Tomador: corresponde a la persona que contrata el seguro con la compañía y se compromete al pago de la prima. De acuerdo a ello, será éste quien deba cumplir con las obligaciones emanadas del contrato de seguro.

c) Asegurado: es el titular del interés asegurado expuesto a riesgo.

d) Beneficiario: es la persona designada en el contrato por quien lo contrata, para percibir la indemnización pactada.

Es de gran importancia mencionar que normalmente el tomador, asegurado y beneficiario son la misma persona, pero en muchos otros casos pueden ser personas distintas.

Por Ejemplo

El señor Carlos Espinoza, decide importar una silla de ruedas de última tecnología para su hijo, para lo cual determina la contratación de un seguro (tomando el carácter de tomador de seguro). Sin embargo, en caso de ocurrir un siniestro, deja como beneficiario a su hijo, Charly Espinoza.

Como se puede observar, los elementos personales no son particulares del contrato de seguro internacional, sino que también conforman al contrato de seguros general, ya que corresponde a las partes que intervienen o que podrían intervenir en el acto.

- Elementos Reales

Los elementos reales los componen la prima, el riesgo, el daño, el interés, la indemnización y el plazo, cuya definición es la siguiente:

a) La prima: corresponde al precio o contraprestación que el tomador debe pagar al asegurador por haberse hecho cargo del riesgo.

b) El riesgo: es la posibilidad de que se produzca el acontecimiento que obligaría a indemnizar. Como se dijo anteriormente, este requisito es esencial en el contrato, ya que en caso que el siniestro ya hubiese ocurrido, o bien, no exista riesgo al momento de la determinación del contrato, éste será nulo.

c) El daño: corresponde a la lesión que se produce en los intereses del asegurado y que es objeto de cobertura.

d) El interés: constituye uno de los requisitos esenciales del contrato de seguro, y corresponde a la valoración económica del posible daño cubierto. Es imprescindible que el asegurado tenga un interés efectivo en conservar el objeto, ya que en caso contrario, el seguro sería nulo y no tendría validez.

e) La indemnización: es la contraprestación aleatoria que corresponde abonar a la aseguradora en el supuesto de producirse el siniestro.

f) El plazo: corresponde al período de tiempo fijado en la póliza, el cual no podrá establecer un plazo superior a diez años (salvo en seguros de vida). Sin embargo, pasado este período, se podrán realizar prórrogas sucesivas al seguro, por períodos no superiores a un año de cada vez.

- Elementos Formales

Los elementos formales están compuestos por la póliza, la solicitud de factura y el certificado de seguro, los cuales se definen a continuación.

a) La póliza: corresponde al documento escrito en el que se documenta el contrato de seguro y en la que deberán estar incluidas (o en un documento complementario) las condiciones generales y particulares que lo rijan, redactadas de forma clara y precisa, destacándose de modo especial las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados, que deberán ser específicamente aceptadas por escrito. La póliza puede ser para una operación o riesgo concreto, o para varios riesgos de forma conjunta, en cuyo caso se llama flotante o de abono.

b) La proposición o solicitud de seguro: corresponde al documento escrito por el que uno u otro contratante solicitan, ofertan o convienen provisionalmente la cobertura de un riesgo. La solicitud de seguro no vincula al solicitante. Sin embargo, la proposición de seguro realizada por el asegurador vinculará al proponente durante un plazo de quince días.

c) El certificado de seguro: es un documento anexo, expedido por el asegurador, el cual permite atestiguar la vigencia de un contrato de seguro y las condiciones de éste. De esta forma, a través de este documento se puede establecer que en el transporte de una mercancía, ésta se encuentra cubierta contra determinados riesgos por una póliza de seguros.

En la figura que se presenta a continuación, se puede visualizar el formato tipo del certificado de seguro.

Figura Nº 1: Certificado de Seguro

CERTIFICADO DE COBERTURA DEFINITIVO Nº XX FECHA DE EMISIÓN:

MONEDA: TRAMO: PÓLIZA Nº:

Por el presente documento, certificamos haber otorgado cobertura de seguros definitivo de transporte:

Asegurado: RUT:
Dirección : Comuna :
A favor de : RUT:

De conformidad con las condiciones Generales y Particulares de la Póliza, asegura los intereses que se detallan:

Transporte	:	Edad de Nave	:
Conocimiento de Embarque	:	Fecha de Embarque	:
Embarque	:	Destino	:
Vía	:	Embalaje	:
Régimen Impo/Expo	:	Transbordo	:

COBERTURA	MONTO ASEGURADO	TASA	PRIMA NETA
			PRIMA TOTAL:

DEDUCIBLE : TIPO DE CARGA:

MATERIA ASEGURADA :

CORREDOR :

LIQUIDADOR :

CORREDOR APODERADO CIA.

Es condición obligatoria que, todos los certificados definitivos sean solicitados y emitidos antes del arribo de la nave o camión a puerto de destino final, a excepción de los embarques aéreos, los Cuales podrán ser emitidos hasta 24 horas después del arribo de la aeronave a aeropuerto final.

Faculta al Corredor y/o Asegurado a confeccionar el presente documento en conformidad con las condiciones Generales y Particulares de la Póliza Flotante indicada, que son de su entero conocimiento, no siendo responsabilidad de la compañía las diferencias que se susciten entre la Póliza y el Certificado. Santiago.

Realice ejercicio nº 22

Seguro de Transporte Marítimo

El seguro de transporte marítimo, más conocido como “seguro de transporte mercantil” tiene por objeto indemnizar al asegurado respecto de la pérdida o daño que pudiera sufrir la mercancía asegurada, por los riesgos que implica un viaje, sea por mar, río, lago o canales interiores.

En general, los riesgos o peligros que cubrirá el seguro, se refieren a todos los casos fortuitos que ocurran en el mar u otros medios, entre los que se encuentran: incendios, condiciones del tiempo, piratas, ladrones, asaltantes, capturas, naufragios, varamientos, abordajes, cambios forzados de ruta, apresamiento, saqueo, requisamiento por orden de la autoridad administrativa, retención por orden de potencia extranjera, represalia, entre otros. De acuerdo a lo anterior, el seguro cubrirá todos aquellos riesgos que provengan de la navegación o de la detención en puerto de la nave; sin embargo, si las partes contratantes establecen alguna excepción con respecto a éstas, es decir, que el seguro no cubra alguno de los riesgos provocados por caso fortuito, se deberá estipular en forma expresa en la póliza.

Cabe destacar que además de los riesgos mencionados anteriormente, las partes pueden adicionar al seguro otros riesgos que puedan afectar a los objetos asegurados. Cuando se trate de la nave, el seguro podrá involucrar aquellos riesgos que comienzan a correr desde que ésta se encuentra en el puerto, dique, mar, ríos y canales. Mientras que cuando no se trate de una nave, el seguro podrá involucrar aquellos riesgos que se producen cuando los objetos se encuentran en tránsito a través de otros medios de transporte o depositados, antes o después de una travesía marítima.

De acuerdo al artículo 1160 del Código de Comercio, los objetos que podrán asegurarse por medio del seguro marítimo son:

a) Una nave o artefacto naval, sus accesorios y objetos fijos o movibles, cualquiera sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción.

   Como se puede observar, por medio de esta norma se puede deducir que los seguros marítimos no se encuentran restringidos a riesgos que ocurran en el mar.

b) Mercancías o cualquier otra clase de bienes que puedan sufrir riesgos de transporte marítimo, fluvial, lacustre, o en canales interiores.

c) El valor del flete y los desembolsos en que incurra quien organiza la travesía marítima.

d) La responsabilidad de una nave u otro objeto, por los perjuicios que puedan resultar frente a terceros como consecuencia de su uso y navegación.

Las personas que podrán contratar un seguro marítimo son todas aquellas que tengan un interés efectivo en conservar la cosa asegurada, mientras esté expuesta a los riesgos de una travesía marítima, dado que afecta directamente a su patrimonio o a determinadas obligaciones, con relación a la cosa asegurada.

Al igual que en el seguro general, el riesgo en el seguro marítimo constituye uno de los requisitos esenciales de validez del contrato, por lo tanto, su inexistencia hace nulo y de ningún valor el seguro. Dado lo anterior, si el seguro fue contratado después de la cesación de los riesgos, el seguro no será válido. Por ejemplo, los riesgos cesan cuando el asegurado contrata un seguro después de haber ocurrido el siniestro.

Es importante indicar que el seguro de mercancías se mantendrá vigente aún cuando las mercancías aseguradas pasen por la custodia o propiedad de varias personas, el cual se entenderá celebrado por quien corresponda; a menos que la póliza establezca lo contrario.

Las partes podrán fijar de común acuerdo el valor asegurable de los seguros sobre naves, el cual deberá estipularse expresamente en la póliza. En cambio, si dicho valor no se encuentra estipulado en la póliza, y el asegurador es responsable del pago de una suma superior al valor íntegro de la cosa, deberá indemnizar con el verdadero valor del objeto. Sin embargo, si la pérdida no fuese total, el asegurador deberá soportar sólo aquella parte correspondiente al monto de la pérdida o daño.

En el seguro de transporte marítimo, el valor asegurable podrá incluir, además del valor del objeto en el puerto de salida, todos aquellos costos que permitan hacer llegar las mercancías al lugar de destino final, incluida la prima del seguro. Incluso es más, el seguro marítimo permite incluir a la suma asegurada aquella cantidad que podría obtenerse por la venta de las mercancías en el lugar de destino, en caso que éstas llegasen en buenas condiciones. Con respecto a ello, es importante destacar que el seguro marítimo es el único que permite asegurar una posible ganancia al asegurado, el cual queda establecido por el precio de venta de las mercancías en el lugar de destino en caso de pérdida de éstas. Dado lo anterior, pese a que la norma general de seguro no lo permite, en el seguro marítimo se podrá asegurar una ganancia o beneficio esperado determinado.

En el seguro de transporte marítimo, a diferencia de lo establecido en la regla general[6], el contrato se entenderá perfeccionado desde el momento en que el asegurador expresa su aceptación a la propuesta de seguro formulada por el asegurado, por escrito. Para acreditar la aceptación del asegurador se podrán utilizar las anotaciones que éste hubiese efectuado en la propuesta, la hoja de cobertura u otro documento que se acostumbre entre asegurados, corredores, y aseguradores, para la celebración del contrato.

Una vez que se haya perfeccionado el contrato de acuerdo a lo expuesto anteriormente, el asegurador deberá emitir la póliza en el menor tiempo posible. Por lo tanto,

[6] Como se puede recordar, el contrato de seguro general se perfecciona y prueba mediante la emisión de la póliza de seguros.

la aceptación de la propuesta no significa que el asegurador se libere de la obligación de emitir la póliza.

Realice ejercicios nº 23 al 25

Obligaciones de las Partes en el Seguro Marítimo

El contrato de seguro marítimo impone obligaciones para ambas partes contratantes, es decir, tanto para el asegurador como para el asegurado. A continuación, se mencionarán las obligaciones de cada uno de ellos.

- Obligaciones del Asegurador

El asegurador corresponde a la compañía con la cual se ha contratado el seguro de transporte, la cual deberá cumplir con las siguientes obligaciones:

- Pagar la indemnización pactada: el asegurador, en caso de siniestro, deberá pagar la indemnización acordada o parte de ella, siempre que el objeto asegurado se pierda total o parcialmente, o sufra algún daño por efecto de los riesgos marítimos u otros eventos que sean cubiertos por la póliza. Además, de lo anterior, salvo estipulación en contrario, el asegurador deberá indemnizar al asegurado en los siguientes casos:

  a) Por la contribución de los objetos asegurados en avería común, salvo que el riesgo que la provocó no esté incluida en la póliza.
  b) Por aquellos gastos incurridos por el asegurado, a fin de evitar daños mayores en el objeto asegurado o para disminuir sus efectos, siempre que el daño evitado o disminuido esté cubierto por la póliza y la suma no supere el valor de los daños evitados.

  Es importante indicar que el asegurador también deberá indemnizar por aquellas pérdidas o daños causados por culpa o dolo de la tripulación o capitán de la nave. Sin embargo, si el daño provocado fue realizado por el capitán de la nave al casco de ésta, el asegurador se liberará de la responsabilidad, salvo pacto en contrario.

  En general, el asegurador no será responsable de aquellas pérdidas causadas por demora, incluso cuando la causa de ella fuese provocada por un riesgo cubierto por la póliza, salvo estipulación expresa en contrario. Asimismo, el asegurador tampoco se responsabilizará de aquellos daños provocados por fenómenos ordinarios, como filtración, rotura o desgaste, o por vicio propio o de la naturaleza de la cosa asegurada y otros normales del transporte, salvo que es establezca lo contrario.

Cabe destacar que en el artículo 1184 del Código de Comercio, se establece una norma muy relevante, la cual regula la responsabilidad de las pólizas de seguro marítimo cuando el siniestro ha tenido su origen en varias causas. En ella se establece que cuando por diversas causas se ha originado la pérdida o daño, el asegurador será responsable cuando la causa principal del daño esté cubierta por el seguro. Dado lo anterior, si no fuese posible identificar cuál fue la causa principal que provocó el daño o la pérdida, o bien, hubiesen existido varias causas en forma simultánea y entre ellas existiese una que está cubierta por el seguro, el asegurador deberá responder por ello, de acuerdo a lo estipulado en la póliza.

- Probar la responsabilidad del siniestro: cuando el asegurador sostenga que no es de su responsabilidad el siniestro ocurrido, deberá probar que éste no fue originado por causas cubiertas por la póliza.

- Obligaciones del Asegurado

El asegurado deberá cumplir un conjunto de obligaciones, las cuales son determinantes al momento de exigir el pago de la indemnización.

- Declarar al asegurador circunstancias de riesgo conocidas: el asegurado, antes de perfeccionar el contrato, deberá declarar al asegurador verazmente, todas aquellas circunstancias relativas a los riesgos que se desean asegurar y que sean por él conocidas.

- Justificar el siniestro para el pago de la indemnización: una vez ocurrido el siniestro, el asegurado, para obtener el pago de la indemnización, deberá justificar:

  a) Aquellas circunstancias que presumiblemente hayan originado el daño o gasto. De este modo, se podrá determinar las responsabilidades de las partes.
  b) El embarque de los objetos asegurados. Esto permitirá identificar si las mercancías dañadas fueron las que se encontraban cubiertas por el seguro.
  c) El contrato de seguro. De este modo, se podrán determinar los riesgos que cubría la póliza.
  d) La pérdida o deterioro de la cosa asegurada. De esta forma, se podrá determinar el monto por el cual deberá responder el asegurador, es decir, si la indemnización será total o parcial.

- Ejercer acción de dejación o avería: el asegurado, en caso de siniestro, podrá ejercer dos acciones: la dejación, y la avería. En la acción de dejación, el asegurado podrá exigir el pago total de la suma asegurada; y en la acción de avería, el asegurado podrá obtener la indemnización por el monto de los daños sufridos en la cosa asegurada.

Cabe destacar que el asegurado podrá ejercer ambas acciones en forma conjunta, con tal de que la acción de avería se interponga en subsidio de la dejación. En otras palabras, si el asegurado opta por la dejación, pero el asegurador encuentra que no es pertinente esta acción, rechazándola, el asegurado podrá ejercer la acción de avería, de modo que el asegurador pague por el monto de los daños efectivamente causados.

Realice ejercicio nº 26

Riesgos en el Transporte Marítimo

En el Título VI del Código de Comercio, se establecen los riesgos que pueden sufrir los objetos asegurados en la navegación marítima, junto con los procedimientos que deberán realizarse para su declaración y liquidación.

A continuación, se mencionarán los principales riesgos de navegación señalados por la ley; entre los que se encuentran la avería, el abordaje, la arriba forzosa y las operaciones de salvamento que se prestan a una nave u otros bienes en peligro.

- Avería

La avería corresponde a todos aquellos daños que sufra la embarcación en el puerto o durante el transcurso de la navegación, estando o no cargada con la mercancía; o bien, aquellos daños que afecten a la carga desde el momento en que es embarcada en el lugar de expedición, hasta el momento de su desembarque, en el lugar de consignación.

La avería también incluye aquellos imprevistos y gastos extraordinarios que se han realizado durante la travesía, que tienen por objeto conservar la nave, la carga o ambas.

Los gastos que no se consideran de avería y que deberán ser responsabilidad del transportador o fletante corresponden a todos aquellos gastos ordinarios de la navegación, a menos que se estipule entre las partes lo contrario. Algunos de ellos son:

- Pilotajes y practicantes.
- Lanchas y remolques.
- Derechos portuarios o por otros servicios a la navegación.
- Carga y descarga de las mercancías.

El riesgo de avería se pueden clasificar en dos grupos: la avería gruesa y la avería simple.

La avería gruesa, también denominada avería común, comprende aquellos gastos imprevistos, extraordinarios e intencionales que realiza el transportador racionalmente, con el fin de proteger en forma común los intereses comprometidos en la travesía, de un posible peligro. Por lo tanto, los requisitos para la existencia de avería gruesa, corresponden a un acto de voluntad humana que sea en interés común de la carga, que signifique un resultado útil para la nave y para la carga.

Es importante saber que en la avería gruesa, el seguro cubre "los daños abonables a la avería gruesa y la nota de contribución correspondiente (aporte de las demás mercancías [seguros] para recuperar la pérdida)".

La avería simple, también denominada avería particular, comprende aquellos daños o pérdidas ocasionadas por caso fortuito, vicio propio de la cosa, actos de fuerza mayor, o bien, por hechos del cargador, del naviero, sus dependientes o terceros.

Además de lo anterior, la avería simple involucra todos los imprevistos y gastos extraordinarios que permiten conservar la nave, la carga o una parte de ésta; así como también aquellos gastos que no caen dentro de la categoría de avería gruesa.

Es importante indicar que el propietario del objeto dañado será quien deba asumir los gastos provocados por la avería simple, sin embargo, dicho acto no le quitará el derecho a perseguir las responsabilidades que le correspondan.

- Abordaje

Los daños o pérdidas producidos por riesgo de abordaje pueden originarse por los siguientes motivos:

- Colisión de dos o más navíos.
- Daños provocados a otras naves, personas o cargas, originadas por la ola de desplazamiento de una nave, aunque no llegue a producirse la colisión.

El abordaje tendrá efecto no sólo cuando ocurra en el mar, sino que también en aquellos casos que el riesgo se origina en ríos, lagos o cualquier ruta navegable.

Es importante destacar que aunque dos naves pertenezcan a un mismo propietario o administración, las normas que rigen al abordaje también podrán ser aplicadas a éstas. Además, las leyes que regirán el abordaje serán las que correspondan al Estado en donde sucedió el acontecimiento; y en caso que el abordaje se produjera en aguas que no se

encuentran sometidas a la soberanía de algún Estado, las leyes a aplicar serán aquellas que rijan en el país donde se interponga la demanda.

- Arriba Forzosa

La arriba forzosa se origina cuando la nave entra necesariamente a un puerto distinto al fijado como de destino o de escala. Por lo tanto, en este caso, la nave entrará forzadamente en un puerto no previsto en la travesía.

Los gastos de arriba forzosa quedarán comprendidos como avería gruesa, siempre que el desvío se haya efectuado en interés común de la carga o de la nave. Caso contrario, corresponderá al afectado asumir dichos gastos, sin perjuicio de las acciones que pudiese emprender contra los responsables de la arriba forzosa.

- Servicios que se Presten a una Nave u Otros Bienes en Peligro

Los servicios que se presten a una nave u otros bienes en peligro se denominan operaciones de salvamento, de asistencia o auxilio; y consiste en aquellas acciones que se realizan para ayudar a otra nave, artefacto naval o cualquier bien que se encuentre en peligro, durante la travesía o que esté varada, abandonada por su tripulación o hundida y que es objeto del respectivo auxilio.

Es importante indicar que ley permite que los riesgos provocados por las operaciones de salvamento sean realizados entre naves de un mismo propietario o administración, es decir, que la nave asistida y la asistente pertenezcan a un mismo propietario o sea administrada por una misma persona.

Las operaciones de asistencia, salvo pacto expreso en contra, en ningún caso se aplicarán a la ayuda que se preste a buques de guerra o naves públicas que se encuentren realizando operaciones oficiales, no comerciales. Así como tampoco se aplicarán en aquellos casos en que la nave realice una extracción de restos náufragos.

Realice ejercicio nº 27

Prevención de Riesgos en el Transporte Marítimo

En la navegación marítima suele suceder que con el objeto de evitar daños mayores o una pérdida total de los objetos asegurados, sea preciso tomar medidas que causen daños comparativamente menores que el evitado, es decir, que la acción del hombre sirva para evitar una catástrofe.

Dado lo anterior, a continuación se mencionarán algunas recomendaciones para prevenir los riesgos en los distintos tipos de carga a transportar.

- Carga General Seca: para evitar algunos riesgos que pueden afectar a la carga general seca, se recomienda tomar las siguientes medidas al momento de embarcar:

  - No situar juntos, dentro de un mismo contenedor, productos de distinta naturaleza, por ejemplo, productos que contengan humedad con artículos sensibles. Para poder almacenarlos (estibarlos) para su envío en contenedores, habrá que separarlos y protegerlos.

  - El material de embarque deberá estar seco (dry).

  - Al estibar la mercancía en el contenedor habrá que procurar que exista circulación de aire o frío.

  - Aquella carga que produce condensación se deberá cubrir con papel y no con plástico, a fin de absorber la humedad.

  - Un empaque adecuado es aquel que mantiene los productos homogéneos, que no altera su calidad y condición natural, permitiendo su traslado.

- Carga Refrigerada: en cuanto a este tipo de carga, para evitar algunos de los riesgos que la afectan, se recomiendan algunas medidas respecto de la consolidación, de la refrigeración, del intercambio calórico y del preenfriado del producto.

  a) Respecto a la consolidación: al consolidar la carga al interior del contenedor, se deberán tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

    - Extraer el calor del interior del contenedor.
    - Asegurar la manutención de la humedad en el interior del contenedor.
    - Evitar que la humedad desarrolle microorganismos.

  b) Respecto de la refrigeración: para la refrigeración de cierto tipo de mercancía, se deberán tener las siguientes precauciones:

    - Preenfriar el contenedor.
    - Controlar el calor del interior (se logra con las paredes del contenedor limpias y sin adherencias).
    - Revisar las ventilaciones, de tal forma que no ingrese calor por ellas.
    - Controlar el calor generado por el producto mismo.

c) Respecto del intercambio calórico: cuando se estiben productos que tengan la característica de generar calor, se deberá considerar lo siguiente:

- Aquellos productos preenfriados, deberán evitar el flujo de calor; esto se logra con una estiba apretada, pero permitiendo la circulación, separados del techo y paredes.
- Cuando se trate de frutas o vegetales frescos, se deberán dejar separaciones entre cada caja, formando canales longitudinales.
- Estibar la carga prepaletizada.

d) Respecto del preenfriado del producto: se deberán tener en cuenta los sistemas de enfriamiento de los contenedores, para ello se deberá considerar lo siguiente:

- Una ventaja del sistema de enfriado del contenedor, es que ahorra esfuerzo y alarga la vida del producto, ya que detiene la descomposición y evita el golpe de frío inicial.
- La desventaja de los sistemas de enfriado es que existen productos que se dañan con el congelamiento.

- Carga Peligrosa: para evitar algunos de los riesgos que pueden afectar a este tipo de carga, se recomienda tomar las siguientes medidas a la hora de embarcar:

- La estiba y trinca de la carga peligrosa debe ser firme, a fin de evitar los movimientos.

- Se deberá asegurar que exista compatibilidad entre los productos que acompañen a la mercancía peligrosa.

- Los empaques y embalajes utilizados para la carga peligrosa deberán ser de tipo IMO[7] (Organización Marítima Internacional), incluyendo el contenedor.

- Los contenedores y embalajes deberán marcarse con símbolos de carga peligrosa en las cuatro paredes, debiendo además ser visibles.

- Se deberán colocar etiquetas con el nombre técnico del producto en la puerta del contenedor y recomendaciones para su manipulación.

- Se deberá indicar en la puerta del contenedor que está autorizada para la movilización.

[7] El IMO es una organización subdividida del consejo económico y social de las Naciones Unidas, donde se regulan las normativas específicas relativas a distintos modos particulares del transporte (en este caso peligroso); es el primer organismo internacional dedicado exclusivamente a la elaboración de medidas relativas a la seguridad marítima.

2.3 Seguro de Transporte Aéreo

Este tipo de seguros comienza a surtir sus efectos desde el momento en que los bienes asegurados quedan a cargo de los porteadores para su transporte y termina cuarenta y ocho horas hábiles después de la llegada de los bienes al punto de destino estipulado, o bien, con su entrega al consignatario, si esto ocurriese primero.

El seguro de transporte aéreo sólo cubre pérdidas o daños causados directamente por incendio, rayo, explosión, autoignición, desplome o colisión de la aeronave.

La ocurrencia de un riesgo aéreo se origina, exclusivamente, en la actividad aeronáutica; por lo tanto, el peligro que corren los bienes será consecuencia de un acontecimiento eventual, independiente de la voluntad de las partes y derivado de la navegabilidad de la aeronave, por lo que el riesgo es individualizado. En consecuencia, el riesgo a que está sometida la mercancía en el transporte aéreo, se puede clasificar en dos grupos:

- El riesgo propio a que está sometida la mercancía vía aeronave, lo cual se origina por las características propias del medio de transporte.

- El riesgo que afecta directamente a la carga, lo cual se origina por la naturaleza y manejo de la carga.

2.3.1 Prevención de la Siniestralidad en el Transporte Aéreo

Los riesgos inherentes a este tipo de transporte dan origen a una cadena de siniestros que están presentes a lo largo de todo el proceso de transporte. Las prevenciones que se podrán dar a ellos se dividen en dos: la fase preventiva directa y la fase preventiva indirecta.

- Fase Preventiva Directa

En esta fase, para la planeación de la prevención de riesgos, se requiere analizar aquellos aspectos previos al embarque de la carga; ellos son:

- Naturaleza de la mercancía: se deberán considerar las características propias de la mercancía, tales como: si es perecedera, si corresponde a animales vivos, restos humanos, etc., a fin de identificar si éstas cumplen con las condiciones de embarque y documentación necesarias para su transporte.

- Embalajes: se deberán analizar las características de la mercancía, ya que frecuentemente normas y reglamentos específicos regulan la fabricación y utilización de embalajes de exportación, sobre todo en el caso de las mercancías peligrosas, lo cual está estrechamente relacionado con la rotulación y etiquetado de éstas.

- Tiempo límite de aceptación: es prerrogativa de cada aeropuerto, por lo que se debe tener en cuenta la legislación, y normalmente ello, en general, no excede de 6 horas (Chile 4 horas); existen excepciones: peligro de muerte, fotos de prensa, órganos vitales, etc.

- Tablas dimensionales: se deberá tener presente las dimensiones de los bultos, dado que los accesos de los aviones (puertas) pueden limitar la posibilidad de estibar un determinado bulto al interior de un avión.

La mercancía cuya aceptación al transporte está limitada, se denomina mercancía de trato diferenciado y está constituida por tres grandes grupos, ellos son:

- Mercancía especial por su seguridad, tales como: armas, artefactos radiactivos, etc.
- Mercancía perecedera por caducidad.
- Mercancía excepcional por su tamaño y fragilidad.

El cuadro que se muestra a continuación, muestra los principales riesgos que pueden afectar a la mercancía en las distintas etapas del proceso de transporte.

Cuadro Nº 1: Riesgos del Transporte Aéreo Según la Etapa

ETAPA		RIESGO INHERENTE
Recepción de la carga	→	Documentación
Clasificación	→	Tipo de carga
Preparación	→	Embalaje según producto
Manipulación	→	Resistencia del embalaje
Consolidación	→	Manejo estiba / desestiba
Transporte	→	Vibraciones
Transbordos	→	Manipulación

- Fase Preventiva Indirecta

Como su nombre lo indica, esta fase requiere de una planificación preventiva de acuerdo a los siguientes aspectos:

- La elección de la compañía aérea o embarcadora.
- Considerar los beneficios y garantías que ofrecen los diferentes agentes del mercado.
- Elección del seguro más adecuado (según la carga).
- Elección de la ruta aérea.
- Regular el espacio anticipadamente.
- Hacer que el embarcador garantice el aseguramiento del embarque.

Seguro de Transporte Terrestre

El seguro de transporte terrestre se rige por las normas que se encuentran establecidas en el Código de Comercio, art. 591 al 601. En este tipo de seguro, se podrán asegurar todas aquellas mercancías que se transporten por tierra, lagos, ríos o canales navegables.

Los riesgos pasarán a cargo del asegurador desde el momento en que las mercancías quedan a disposición del porteador o a la de sus dependientes, y concluirán en el momento en que éste hace entrega de dichas mercancías a satisfacción del consignatario.

Según lo anterior, la duración del viaje deberá estar estipulada expresamente en la póliza de seguros y en la carta de porte, lo cual permitirá que el asegurador se libere de responsabilidades una vez finalizado el plazo designado en ellas, de esta forma, en caso de que suceda un siniestro después de la fecha establecida, el asegurador no será responsable de los daños ocurridos.

Es importante indicar que si no se ha establecido el trasporte de las mercancías por un único medio, y éstas fueran objeto de transbordo, los riesgos continuarán a cargo del asegurador. Sin embargo, si se ha estipulado en forma expresa que el transporte se realizará por un determinado buque, y en un punto del viaje las mercancías fueran descargadas, almacenadas y vueltos a cargar en otro buque o carro, los riesgos cesarán para el asegurador; pero aún así, éste responderá de los riesgos del transbordo realizado.

De acuerdo al artículo 597 del Código de Comercio, el asegurador deberá responder por aquellos daños ocasionados por culpa o dolo de los encargados del transporte, recepción o entrega de los objetos asegurados. Por lo tanto, aún cuando el transportista o los receptores de la mercancía sean quienes ocasionen el siniestro en forma intencional, el asegurador deberá cumplir con el pago de la indemnización.

Además, si las mercancías sufren un siniestro cuyo riesgo no está cubierto por el seguro, será responsabilidad del asegurador probar que dicho daño no está dentro de la cobertura de la póliza.

Una vez ocurrido el siniestro, el asegurado tendrá la obligación de custodiar las mercancías averiadas que se hubiesen rescatado de éste y que se encuentren a favor del asegurador. El plazo durante el cual puede el asegurado realizar la dejación de las mercancías averiadas al asegurador es de un mes, contado desde el día en que tuviese noticia del siniestro. Si el asegurado no cumple con dicha entrega en el plazo antes señalado, no podrá hacerlo con posterioridad. En otras palabras, la acción de dejación deberá verificarse dentro del plazo indicado, la cual constituye un requisito fundamental para solicitar la indemnización en caso de siniestro, ya que en caso de incumplimiento de plazo, el asegurado no podrá hacer efectivo el cobro de la suma asegurada.

Cabe destacar que en caso que el contrato de seguro terminara total o parcialmente por causa del asegurado, éste deberá pagar al asegurador una indemnización por un monto equivalente a medio por ciento del valor asegurado. Por ejemplo, si el valor asegurado es de $ 1.000.000, la indemnización a pagar será de $ 5.000 (1.000.000 x 0.5%).

Finalmente, es importante señalar que aquellas situaciones que no se encuentren normadas por el seguro de transporte terrestre, se regirán por las reglas establecidas en el seguro marítimo (Título VII: De los Seguros Marítimos, del Código de Comercio).

Una vez estudiadas las principales normas que rigen al seguro de transporte terrestre, se mencionarán los principales riesgos a que está expuesto este medio y las coberturas que presenta este tipo de seguro.

Realice ejercicio nº 28

Riesgos del Transporte Terrestre

Los elementos que hay que tomar en cuenta y que son altamente susceptibles de sufrir daños son:

- El embarque, los efectos más notorios que sufre el embalaje son provocados por la aceleración, vibración, vertical y lateral del medio de transporte; estos efectos se producen en forma aislada o simultánea, generando daños de distinta índole.

- Característica de embalaje, es aconsejable dotar a la mercancía de un embalaje, no sólo para soportar el traslado, sino que también las distintas etapas y características del transporte.

- Naturaleza de la carga, hay mercancía que requiere de ciertas condiciones específicas, como: temperatura o humedad; por ejemplo, el traslado de carne requiere de condiciones de refrigeración determinada, ya que su exposición al calor puede provocar su descomposición (vicio propio de la cosa).

- Estiba, es importante planificar la distribución y almacenamiento de la carga al interior del camión, ya que esto permitirá disminuir los riesgos de roturas, raspaduras, o daños que pueda sufrir la mercancía. Además, hay que tener en consideración que los camiones al tener varios frentes, facilitan las operaciones de planificación y estiba de la carga.

Cláusulas Específicas de Cobertura para Transporte Terrestre

El seguro más adecuado para el transporte terrestre es aquel que cubre eventualidades inherentes al mismo, generalmente los vehículos de carga se acogen o son protegidos de eventuales daños por los siguientes instrumentos de seguro: el seguro general de accidentes de tránsito y el seguro especial contra daños y pérdidas.

- El seguro general de accidentes de tránsito sólo cubre los daños o lesiones a terceros en caso de colisión (más autorriesgo).

- El seguro especial es el que asegura al vehículo contra daños y pérdida.

Es importante indicar que los contratos de seguros terrestres contienen algunas cláusulas anexas específicas que se relacionan íntegramente a este medio, ellas son:

- Cláusulas de tránsito: el tránsito corresponde al paso de mercaderías extranjeras a través del territorio nacional, pero siempre que dicho tránsito forme parte del trayecto de mercancías que han partido del exterior y que deben terminar en suelo extranjero. En este caso, la cláusula de póliza de seguro deberá indicar que las mercancías deben estar cubiertas cuando pasen por suelo extranjero, no correspondiendo éste ni al origen ni al destino de la mercancía.

- Cláusula arbitral: cualquier diferencia que se suscite entre el asegurado y la compañía aseguradora podrá ser resuelta por un árbitro nombrado de común acuerdo por ambas partes. Si por cualquier eventualidad las partes no estuvieran de acuerdo, dicho árbitro será designado por la justicia arbitraria. En este caso, la cláusula de póliza de seguro exige que haya un árbitro que se encuentre en el país del beneficiario, como por ejemplo, la Cámara de Comercio, en caso de originarse alguna controversia.

- Cláusula de interés asegurable: el asegurado deberá tener el interés sobre las mercancías cubiertas al momento de ocurrir la pérdida. En este caso, la cláusula de la

póliza deberá indicar que la persona que desee contratar el seguro contra un riesgo determinado, deberá reflejar un deseo sincero de que el siniestro no se produzca.

- Cláusula de pérdida total constructiva: ningún reclamo a través de esta cláusula será indemnizatorio, a no ser que la materia asegurada sea racionalmente abandonada a causa de que su pérdida total o efectiva resulta inevitable, debido a que el costo de recuperación, reacondicionamiento, reparación y reexpedición de la mercancía hasta el destino excede de su valor a la llegada. En este caso, la cláusula de la póliza indica que no va a indemnizar si la reparación o repatriación del bien u otras operaciones para recuperar la mercancía tengan un costo mayor al del bien sin pérdidas.

- Cláusulas de otro seguro: en caso de reclamos de indemnización, el asegurado deberá proporcionar a los aseguradores una declaración de los montos amparados por cualquier cobertura contratada sobre la misma materia. En este caso, la cláusula de póliza deberá indicar que si existe más de un seguro cubriendo la misma mercancía por los mismos riesgos y los mismos tramos, debe renunciar a uno de éstos si llegara a ocurrir el siniestro. En el caso de tener otros seguros, como por ejemplo, tomar un seguro adicional, nacional, desde el puerto a la bodega, se le dice a la compañía de seguros que aparte del seguro anterior, se tiene un seguro local, y esta compañía de seguros deberá contactarse con la otra, a fin de recuperar la parte proporcional de este seguro, en caso de siniestro.

- Cláusula de no-efecto: se refiere a que el asegurado no tendrá efecto alguno cuando el beneficiario del mismo sea el transportista efectivo, salvo que sea el propietario de la carga. En este caso, la cláusula de la póliza debe indicar que si el transportista es el beneficiario y no el propietario, no se le indemnizará en caso de ocurrido algún siniestro.

Prevención de la Siniestralidad en el Transporte Terrestre

En el transporte de carga terrestre, se deberá tener en consideración la prevención de la siniestralidad, la cual se orienta al cuidado empleado en disminuir o evitar los riesgos del transporte. Los factores principales en los que se deberá focalizar la prevención son: el peso y las dimensiones.

- El Peso. En este aspecto, se deberá tener especial cuidado con el peso de la carga, debido a que habrá que evitar la sobrecarga. Al seleccionar el camión, el vendedor deberá considerar la capacidad máxima de éste; así como también deberá informarse de las reglamentaciones carreteras, tanto nacionales como internacionales. De acuerdo a ello, el vendedor antes de estibar la carga sobre el camión, deberá considerar la distribución sobre la plataforma de carga, ya que las reglamentaciones vigentes consideran el peso que tiene el camión sobre las ruedas y ejes, las cuales son controladas por pesas que hay en la ruta.

- Las Dimensiones. En este aspecto, es importante considerar las dimensiones que adquirirá el vehículo de carga una vez que la mercancía está sobre ellos, ya que en muchas ocasiones, la carga excederá los rangos máximos permitidos. En este caso, cuando las mercancías cuyos valores excedan a los rangos máximos, será necesario coordinar las maniobras para combinar un transporte seguro.

3. LA PÓLIZA DE SEGURO

La póliza de seguro es el documento, compuesto por varios otros, que recoge las condiciones y acuerdos que componen el contrato de seguro. Por lo tanto, es el documento probatorio de la existencia de un contrato de seguro entre dos partes, y de las condiciones y acuerdos en que se basa la relación contractual. Según lo establecido en el Código de Comercio, la póliza corresponde al documento justificativo del seguro.

Necesariamente, este contrato estará en función de las declaraciones realizadas en la propuesta y/o solicitud del seguro. La póliza ha de estar firmada por la entidad aseguradora y el tomador del seguro, y supone la culminación de un proceso que se inició con la solicitud y que pasa por la estimación del riesgo por la entidad aseguradora y la proposición del seguro para obtener del tomador su aceptación y su firma. Ciclo que queda totalmente completado con el pago de la prima.

Es importante destacar que la póliza puede ser nominadamente extendida a favor del asegurado, a su orden o al portador.

Ahora bien, desde el punto de vista del asegurado, la póliza de seguro es un contrato de mera indemnización y jamás puede ser para él ocasión de ganancia. Sin embargo, se deberá tener presente que para el seguro de transporte marítimo, la suma que es posible asegurar es hasta la cantidad que razonablemente podría obtenerse por la venta de las mercancías en el lugar de destino, es decir, la suma asegurada puede incluir las ganancias que se dejaron de percibir por las ventas no realizadas (art.1171 CC).

Contenidos de una Póliza

Las pólizas contienen, fundamentalmente, dos secciones, las cuales se detallan a continuación:

- Condiciones particulares: en esta sección se deben especificar las condiciones específicas o singulares propias del contrato que se celebra, entre las que se encuentran: nombre y apellidos del asegurado, objeto materia del seguro, vigencia, etc.

- Condiciones generales: en esta sección se especifican aquellas condiciones generales utilizadas para los seguros de un mismo ramo. Principalmente, las condiciones generales se constituirán por la determinación de los riesgos cubiertos y las exclusiones de cobertura, lo cual permitirá determinar la responsabilidad que el asegurador asume ante el asegurado frente a los riesgos.

Junto con lo anterior, el artículo 516 del Código de Comercio establece aquellas condiciones que toda póliza deberá contener necesariamente, respecto a las diferentes clases de seguros, a saber:

- Nombres y apellidos de las partes contratantes, es decir, del asegurador y asegurado.
- Domicilio de ambas partes.
- Declaración de la calidad que toma el asegurado al contratar el seguro. Es decir, propietario, arrendatario, copartícipe, acreedor, administrador de bienes ajenos, u otra.
- Designación clara y precisa del valor y naturaleza de los objetos asegurados. Por ejemplo, se contrata un seguro para el transporte de mercancías por mar, cuya naturaleza es perecedera y su valor de mercado asciende a US$ 50.000.
- Cantidad asegurada. Por ejemplo, se aseguran 50 toneladas de uvas, por un valor equivalente a US$ 80.000.
- Los riesgos que el asegurador toma sobre sí. Por ejemplo, los hechos fortuitos excepto la piratería, hundimiento de la nave y cambio forzado de ruta.
- La época en que principia y concluye el riesgo para el asegurador. Por ejemplo, la vigencia del seguro es de un año, contado desde el día 20 de noviembre de 2007.
- La prima de seguro, y el tiempo, lugar y forma en que habrá de pagarse.
- La fecha, con expresión de la hora. Por ejemplo, la póliza fue extendida el día 20 de noviembre de 2007, a las 15: 30 horas.
- Enumeración de todas las circunstancias que pueden suministrar al asegurador un conocimiento exacto y completo de los riesgos y la de todas las demás estipulaciones que hicieron las partes.

Con respecto al seguro de vida, el artículo 573 del mismo código indica que la póliza deberá contener ciertas exigencias especiales. De cuerdo a ello, en ésta se deberá señalar expresamente la edad, profesión, y estado de salud del asegurado.

Asimismo, aparte de la obligación que impone el artículo 516 del Código de Comercio respecto al contenido de la póliza, este código señala en forma específica las enunciaciones adicionales que deberán realizarse en el seguro contra incendios, agrícola,

de transporte terrestre y en el seguro marítimo. Es así como el artículo 579, hace mención expresa del contenido de la póliza referente al seguro contra incendio, el cual señala que en ésta deberán expresarse además de lo señalado en el artículo 516, lo siguiente:

- Situación de los inmuebles asegurados y la designación específica de sus deslindes.
- Destino y uso de los inmuebles asegurados.
- Destino y uso de los edificios colindantes, en cuanto estas circunstancias puedan influir en la estimación de los riesgos.
- Lugares en que se encuentren colocados o almacenados los muebles objeto del seguro.
- Duración del seguro.

Respecto al seguro agrícola, el artículo 587 del Código de Comercio establece que aquellos contenidos que deberá contener la póliza, además de lo establecido en el artículo 516, son:

- Situación cabida y deslindes de los terrenos, viñas, prados artificiales o arboledas cuyos productos sean asegurados.
- Clase de siembras o plantaciones a que estén destinados los terrenos y si están hechas o por hacerse.
- Lugar de depósito, si el seguro es para frutos ya recogidos.
- Valor medio de los frutos recogidos.

De acuerdo al seguro de transporte terrestre, el artículo 591 del mismo código indica que además de las enunciaciones establecidas en el artículo 516, la póliza deberá contener lo siguiente:

- Nombre y domicilio del conductor.
- Indicación del punto donde se reciben los efectos para la carga y la del lugar de entrega de la misma.
- Viaje por el cual se aseguran, y ruta que deberán seguir los porteadores.
- Forma en que se deberá realizar el transporte.

Finalmente, el artículo 1174 del Código de Comercio hace mención a aquellos contenidos que deberá comprender la póliza en el seguro de transporte marítimo. Es así como en el seguro sobre mercancías, no será necesaria la individualización expresa del asegurado, lo cual permite que el seguro sea contratado por cuenta de quien corresponda (vendedor o comprador). Asimismo, en el seguro de nave, cuando éste no fuese contratado por el dueño del buque, el asegurador deberá estipular en la póliza la relación o interés asegurable de la persona a cuyo favor se extiende la póliza y la nave que se asegura, y la fecha y hora desde que comienzan a correr los riesgos por parte del asegurador.

Como se puede observar, las normas legales mencionadas anteriormente reglamentan las condiciones particulares del seguro.

Paralelamente a las condiciones particulares y generales de una póliza, es posible distinguir una clasificación anexa para las enunciaciones de los seguros, las cuales involucran contenidos esenciales, de la naturaleza y meramente accidentales.

- Contenidos esenciales, son aquellos que deben enunciarse obligatoriamente en la póliza; es así como la prima debe estar estipulada expresamente y su omisión está sancionada con la nulidad del contrato. Además de ello, cualquiera de los requisitos establecidos en el artículo 516 que hayan sido omitido, relativos a la esencia del contrato, provocarán la inexistencia del seguro. Sin embargo, en caso que se hayan omitido estipulaciones que no sean esenciales al contrato, será imposible probar su existencia, puesto que la póliza es el único medio probatorio para acreditarlas.

- Condiciones de la naturaleza, corresponden a aquellas estipulaciones que pertenecen en forma natural al seguro de que se trate. Las cuales versan sobre la consignación del valor de las cosas aseguradas y el monto del seguro, cuya omisión no producen la nulidad ni la inexistencia del contrato. Lo mismo sucede con la condición relativa a la duración del contrato y a la designación del riesgo asegurado.

- Condiciones meramente accidentales, son aquellas estipulaciones que no son esenciales ni de la naturaleza del seguro, pero que pueden considerarse de acuerdo al pacto expreso que realicen las partes.

En la práctica, al celebrarse un contrato de seguro se utilizan formularios estándares de pólizas, en donde los espacios en blanco se deberán completar de acuerdo a las instrucciones de la compañía, resultando improbable que se incurra en omisión de enunciaciones esenciales.

Realice ejercicio nº 29

Tipos de Póliza para el Transporte Internacional

En el seguro de transporte internacional se pueden encontrar dos tipos de pólizas, la específica o individual; y la abierta o flotante.

A continuación, se darán a conocer las características generales de cada una de las pólizas mencionadas anteriormente.

- Póliza específica o individual. Es aquella póliza que asegura individualmente una mercancía para una expedición o un embarque, por un monto determinado y por un período definido, es decir, cubre los riesgos de un solo envío y por una sola vez. Por ejemplo, se asegura el transporte de diez contenedores que contienen partes y piezas de computadores, por un monto de US$ 100.000; cuyo trayecto se realizará por vía marítima, comenzando en el puerto de Valparaíso el día 05 de febrero, cuando las mercancías son puestas a disposición de los porteadores, y terminando el día de llegada al puerto de Sydney, Australia, el 30 de abril.

- Póliza abierta o flotante. Es aquella póliza que asegura un número determinado o indeterminado de embarques, o de objetos, por un período definido y por un monto establecido o no establecido. Normalmente la póliza flotante se extiende por 1 ó 2 años renovables. Por ejemplo, se contrata un seguro de transporte marítimo por el período de un año, período durante el cual se podrá realizar un número determinado o variable de embarques, y a la vez podrá suceder que el monto asegurado sea definido o indefinido.

Como se puede observar, la póliza abierta garantiza la recuperación de cualquier siniestro a la mercancía que se encuentre en tránsito; y la póliza específica cubre únicamente el embarque que se aseguró.

En la práctica, la forma más corriente de un seguro es el de cobertura abierta, ya que ésta permite ofrecer una cobertura general para embarques remanentes. Además, este tipo de póliza da la posibilidad al usuario de disponer de la cobertura del seguro, aunque por causas de fuerza mayor se vea obligado a cambiar el medio de transporte para el traslado de la carga y de esta forma poder cumplir con los plazos acordados con sus clientes.

Dado que la experiencia ha demostrado que la póliza flotante es la que mejor se adapta al comercio internacional, a continuación se mencionarán las principales condiciones y obligaciones que impone este tipo de póliza.

a) Obligaciones del seguro: significa que el asegurado está obligado a incluir en la cobertura de la póliza todas las expediciones que debe realizar por su cuenta, sin más expediciones que aquellas que contrate bajo la cláusula CIF o que por pacto expreso con el asegurador se excluyan del contrato de seguro.

b) Envío de avisos: el asegurado deberá incluir oportunamente al asegurador, una solicitud de emisión del certificado de seguro, denominado certificado definitivo de seguro, en el cual deberá detallar las características del embarque, señalando:

- Tipo de mercancía.
- Embalaje.
- Cantidad de bultos.
- Punto de origen y destino.
- Posibles transbordos.
- Vía de transporte a utilizar.
- Valor FOB y de Flete.
- Cualquier información adicional quedando establecida en el certificado.
- Se deberá señalar el número de póliza a la cual será consignado el monto total de la prima que resulte de la operación.

c) Límite de responsabilidad: el asegurador establece la cantidad máxima que toma a su cargo sobre un mismo riesgo, estableciéndose como tales: las mercancías cargadas o a cargar en un mismo medio de transporte o viaje, aunque constituyan bultos o expediciones distintas o envíos distintos.

Cláusulas de Cobertura de Aseguramiento

Las pólizas deberán contener expresamente las cláusulas de aseguramiento convenidas entre las partes; las cuales indicarán los diferentes riesgos que serán cubiertos por el seguro, es decir, el tipo de cobertura contratado para los cargamentos.

Las cláusulas de cobertura actuales se caracterizan por una adecuada estructura y un fácil lenguaje. En Chile, las cláusulas vigentes son para cargamento A, B y C, las cuales se mencionan a continuación:

A. Corresponde a la cobertura contra todo riesgo. El asegurado está protegido contra todos los riesgos que no estén específicamente eximidos en ella.

B. Suministra cobertura por los riesgos en ella especificados. Cuando se contrata un seguro bajo esta cláusula, el asegurado deberá cerciorarse de la ruta elegida, la compañía transportista, la naturaleza de la carga, el valor real y comercial de la mercancía, de tal forma de elegir esta cláusula con menor cobertura.

C. Es la que ofrece la cobertura más limitada, se recomienda usarla sólo cuando la carga tenga un valor comercial menor, no sea requerida con gran urgencia y tenga un acondicionamiento y volumen que permitan que el transporte, carga, descarga y manipulación sea fácil y rápido.

A continuación, se mencionarán los riesgos cubiertos por cada una de las cláusulas de cobertura de seguro de cargamento.

- Cláusula C: incendio, explosión, varamiento, encallamiento, hundimiento, peligro de naufragio, volcamiento, descarrilamiento, colisión, contacto de la nave, descarga forzosa, avería gruesa, echazón o barrido de cubierta (contenedor al agua/barrer la cubierta).

- Cláusula B: corresponde a la cláusula C más terremoto, erupciones, rayos, entrada de agua de mar, lago o río en la bodega de la nave, embarcación, medio de transporte, contenedor, remolque o lugar de almacenaje, pérdida total de cualquier bulto que se caiga por la borda del buque o se desprenda durante la carga o descarga de la nave o embarcación.

- Cláusula A: corresponde a la cláusula B más robo, hurto, ratería, falta o entrega de menos (unidad completa), mermas, derrames, pérdidas por roturas, filtración, espinche, lluvia, humedad, nieve o granizo, influencia a la temperatura, manchas, acción directa o indirecta de otras mercancías, contacto con animales, pájaros, insectos, ratones, ornitorrincos, sudor de bodega, quebrazón, abolladuras, ralladuras, saltaduras, dobladuras.

Se debe tener presente que las cláusulas mencionadas anteriormente, excluyen aquellas pérdidas, daños o gastos provocados por los siguientes motivos:

- Mala conducta del asegurado (actitud dolosa).
- Derrames ordinarios (naturales o inevitables).
- Embalaje o preparación ineficiente de la cosa asegurada.
- Vicio propio o naturaleza de la cosa asegurada.
- Atrasos, aunque la demora sea causada por un riesgo asegurado.
- Insolvencia o falencia financiera de armadores, administradores, fletadores u operadores de la nave.
- Uso de cualquier arma de guerra que empleen fisión y fisión atómica.
- Innavegabilidad de la nave o embarcación cuando el asegurado esté en conocimiento de ello antes del embarque.
- Guerras y huelgas.

Es importante mencionar que muchas coberturas pueden ser incluidas en forma independiente, pagando la prima adicional correspondiente. Por ejemplo, un exportador podrá contratar para el seguro de transporte la cláusula C, pero adicionalmente, podrá contratar aquel seguro contra riesgo de robo o hurto (presente en la cláusula A), por el pago de un monto adicional.

Realice ejercicio nº 30