

UNIVERSIDAD ESTATAL A DISTANCIA  
VICERRECTORÍA ACADÉMICA  
ESCUELA DE CIENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN  
E-mail: [4028@uned.ac.cr](mailto:4028@uned.ac.cr)



**GUÍA DE ESTUDIO PARA EL CURSO**

# **MEDIOS DE TRANSPORTE, CARGA Y SEGURO**

Código: 4028

(Para acompañar el texto:

*Transportación internacional*, de Genaro de Jesús Portales).

ELABORADO POR  
**Karen Padilla Romero**

**II CUATRIMESTRE 2007**

**Producción académica: Dagoberto Núñez Picado**

**Encargada de Cátedra: G. Giselle Chan Castillo**

**Corrección idiomática: Jacqueline Murillo Fernández**

## TABLA DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN.....	5
DESCRIPCIÓN DEL CURSO .....	8
OBJETIVO GENERAL DEL CURSO:.....	8
OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL CURSO:.....	8
CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS .....	9
UNIDADES TEMÁTICAS .....	10
TEMA 1: INTRODUCCIÓN AL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS.....	10
BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA PARA EL TEMA: .....	10
OBJETIVOS DE APRENDIZAJE:.....	10
ACTIVIDADES DE APRENDIZAJE PARA EL MATERIAL DE ESTUDIO PROPORCIONADO:.....	10
CONTENIDOS TEMÁTICOS:.....	12
EJERCICIOS DE AUTOEVALUACIÓN: .....	21
MATERIAL COMPLEMENTARIO:.....	21
RESPUESTAS A LOS EJERCICIOS DE AUTOEVALUACIÓN:.....	22
TEMA 2: MEDIOS DE TRASPORTE INTERNACIONAL .....	23
BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA PARA EL TEMA: .....	23
OBJETIVOS:.....	23
ACTIVIDADES DE APRENDIZAJE PARA EL MATERIAL DE ESTUDIO PROPORCIONADO:.....	23
CONTENIDOS TEMÁTICOS:.....	24
EJERCICIOS DE AUTOEVALUACIÓN: .....	29
MATERIAL COMPLEMENTARIO:.....	29
RESPUESTAS A LOS EJERCICIOS DE AUTOEVALUACIÓN:.....	30
EMA 3: EL SEGURO DE CARGA INTERNACIONAL .....	32

---

<b>BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA PARA EL TEMA: .....</b>	<b>32</b>
<b>OBJETIVOS:.....</b>	<b>32</b>
<b>ACTIVIDADES DE APRENDIZAJE PARA EL MATERIAL DE ESTUDIO PROPORCIONADO:.....</b>	<b>32</b>
<b>CONTENIDOS TEMÁTICOS .....</b>	<b>33</b>
<b>EJERCICIOS DE AUTOEVALUACIÓN .....</b>	<b>44</b>
<b>MATERIAL COMPLEMENTARIO .....</b>	<b>44</b>
<b>RESPUESTAS A LOS EJERCICIOS DE AUTOEVALUACIÓN:.....</b>	<b>44</b>
<b>ANEXO .....</b>	<b>46</b>
<b>    LOS <i>INCOTERMS</i> Y EL TRANSPORTE INTERNACIONAL .....</b>	<b>46</b>
<b>GLOSARIO.....</b>	<b>48</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>55</b>

## INTRODUCCIÓN

Cuando hablamos de comercio hacemos referencia a dos premisas básicas, hay una persona que vende y otra que compra; y como consecuencia, al vendedor le corresponderá entregar la mercancía correspondiente al comprador, de acuerdo a las condiciones que hayan establecido en el contrato de venta: cantidad, precio, tiempo de entrega, lugar de la entrega, forma de pago, etcétera.

Supongamos que usted es quien desempeña el papel de vendedor o vendedora; de manera que en términos sencillos, usted posee un producto **X** y hay otra persona (el comprador o compradora) que desea adquirirlo pagándole un precio determinado, eso sí, siempre y cuando usted cumpla con todo aquello que se estableció en el contrato de compraventa, sea nacional o internacional.

Ahora bien, ¿cuáles son las implicaciones que trae consigo esta transacción?

Como productor, una vez que se han concretado los términos de la venta, debo definir qué hacer para poder cumplir con mi parte del contrato, es decir:

- \* ¿Cuánta cantidad de producto debo fabricar? ¿Cuánto tiempo tengo para hacerlo?
- \* ¿Cómo debo empacarlo y embalarlo para enviárselo al cliente? ¿Debo cumplir requisitos específicos de acuerdo al destino, las características del producto o las necesidades del cliente?
- \* ¿Qué término comercial se negoció con el cliente? ¿Debo cubrir yo los costos de transporte, carga y seguro? ¿Le corresponden a la contraparte? ¿Compartiremos las responsabilidades del trasiego de la mercadería?

Lo anterior nos permite identificar la importancia que tiene para cualquier negocio la gestión logística, permitiendo coordinar todas las acciones inherentes a la venta, transporte, comercialización y aseguramiento de nuestro producto.

Volviendo a la suposición de que usted es el vendedor de la mercancía, digamos que negoció con su cliente el término CIF (costo, seguro y flete), de manera que es su

---

responsabilidad asumir los trámites y costos de llevar las mercancías hasta el puerto de destino. ¿Qué implicaciones tiene esto para usted? ¿Cuáles factores debe tomar en cuenta para poder realizar todas las gestiones?

Si bien profundizaremos en la materia a lo largo del curso, a manera de orientación estas son las principales áreas generales para valorar y organizar el proceso:

### **Aspectos generales del producto**

- \* Características y necesidades: ¿es perecedero o no?, ¿requiere tratamientos especiales para mantenerse?, ¿ocupa refrigeración o debo mantenerlo alejado de la humedad?, ¿cómo debo embalarlo para que no se dañe?
- \* Requerimientos para poder exportarlo: ¿requiero permisos específicos (sanitarios o fitosanitarios)? ¿Cumplo los requisitos como exportador? ¿Debo pagar algún tipo de impuesto?

### **Destino del producto**

- \* Requisitos para poder ingresar el producto: permisos, documentos, etc.
- \* Definir cuáles accesos y/o rutas tengo para poder llegar a ese destino: ¿tiene salida al mar?, ¿puedo hacer el trayecto por tierra?, ¿hay aeropuertos?
- \* Identificar el panorama que enfrenta el país o región donde debo entregar el producto: ¿cuál es la situación política del país? ¿Cuál es la infraestructura comercial disponible en el país de destino (puertos, agencias aduaneras, etc.)?

### **Medio de transporte para llegar al destino**

- \* Volumen de carga y urgencia de entrega.
- \* Rutas disponibles.
- \* Posibilidades de acceso por ese medio de transporte.
- \* Empresas que ofrecen el servicio.
- \* Tarifas y tiempo de trasiego de la mercancía.
- \* Seguridad en el cumplimiento del tiempo de trasiego.

### **Aseguramiento de la carga**

- \* Tipo de carga y necesidades de la misma.
- \* Medio de transporte elegido.
- \* Riesgos posibles para la carga (de transporte, fallas en el contenedor, riesgo de entrega, panorama político del país de destino, etc.).
- \* Empresas aseguradoras (nacionales o internacionales).
- \* Tarifas.

Como puede observar en el panorama descrito, el comercio internacional pone en juego factores que van desde los principios básicos de negociación y definición del medio de pago, hasta la forma en que debo presentar, empacar y enviar la mercadería al cliente final.

Los riesgos que eso implica y cuáles medidas voy a tomar para asegurar que la transacción no se vea afectada por algún evento inesperado también son de suma importancia. De suceder algún siniestro o de darse alguna contingencia, todas las provisiones relacionadas con los seguros, me permitirán aminorar las pérdidas económicas devengadas.

Como un apoyo adicional, en esta guía encontrará un glosario, a modo de texto paralelo, al final de la obra. Los términos que figuran en ***negrita y con letra cursiva*** a lo largo de la obra serán aquellos cuyos contenidos se despliegan en dicho glosario.

## DESCRIPCIÓN DEL CURSO

### OBJETIVO GENERAL DEL CURSO:

El curso pretende que el estudiante conozca el papel que desempeñan la logística y el transporte en el comercio internacional, así como las opciones e importancia de asegurar las mercancías.

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL CURSO:

Se espera que al finalizar el curso el estudiante sea capaz de:

1. Evaluar los principales conceptos relacionados con el transporte internacional de mercancías.
2. Analizar los principales medios de transporte utilizados para el tránsito internacional de mercancías.
3. Evaluar la importancia del **seguro de carga** en el Comercio Internacional.

## **CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS**

Esta guía de estudio está diseñada para ayudarle en su proceso de aprendizaje; en ella se le proporciona material adicional que le ayude a orientar su lectura del texto de Portales (2000), así como le provee de actividades de aprendizaje que ayuden a desarrollar los contenidos del curso y corroborar la asimilación de la materia.

Es importante que, adicionalmente, recurra a la plataforma virtual habilitada para el curso y que consulte el material complementario sugerido (ver dirección electrónica señalada en sección de *material complementario*), de manera que pueda aprovechar al máximo el curso y los recursos que se ponen a su disposición para ayudar en su aprendizaje.

La guía de estudio se divide según la temática seleccionada del texto principal del curso y aporta esquemas y contenidos complementarios relevantes que le ayudarán con el estudio de la materia que no figura en Portales.

Asimismo, al final de esta guía encontrará un glosario de términos, en el cual podrá consultar los conceptos más importantes de la materia; a lo largo de la guía se destacan en negritas y con cursiva las palabras que se incluyen en este glosario de manera que le sea más sencilla su ubicación dentro del texto.

## **UNIDADES TEMÁTICAS**

### **TEMA 1: Introducción al transporte internacional de mercancías**

#### **BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA PARA EL TEMA:**

Capítulos 1, 2, y 3 del texto: Genaro de Jesús Portales. (2006). *Transportación internacional*. México: Ed. Trillas.

#### **OBJETIVOS DE APRENDIZAJE:**

Con el estudio de esta temática se pretende que el estudiante:

1. Establezca la diferencia existente entre medio y tipo de transporte.
2. Conozca los principales puntos a considerar en el transporte internacional de mercancías (carga, embalaje, envase y seguros).
3. Analice el papel que desempeña el **agente de carga** en el marco del transporte internacional.

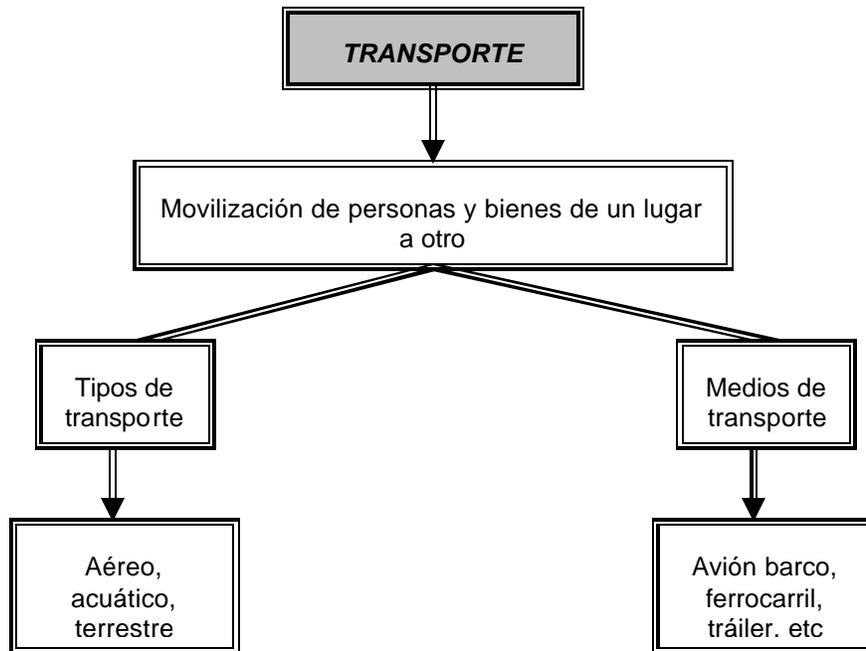
#### **ACTIVIDADES DE APRENDIZAJE PARA EL MATERIAL DE ESTUDIO PROPORCIONADO:**

1. Realice una lectura detenida de los capítulos del 1 al 3 del libro de texto de Portales asignado para el curso, así como el material complementario recomendado y que aparece al final de cada tema.
2. Investigue y establezca la diferencia entre tipo y medio de transporte.
3. Realice un esquema en el cual indique los diferentes tipos de carga que existen y sus principales características.

4. Indique la importancia que revisten los "Términos Comerciales" en el marco de la contratación de los medios de transporte, carga y seguro.
5. Resuma los principales factores que se deben tomar en cuenta a la hora de definir el empaque y embalaje de los productos.
6. Esquematice las principales funciones que desempeña el **agente de carga internacional**.
7. Anote las principales características que definen al **transporte multimodal**.
8. Con el objetivo de comprobar los conocimientos adquiridos con el estudio de este tema, realice los ejercicios de auto evaluación que se presentan en esta guía.

**CONTENIDOS TEMÁTICOS:**

***I. Tipos y medios de transporte***

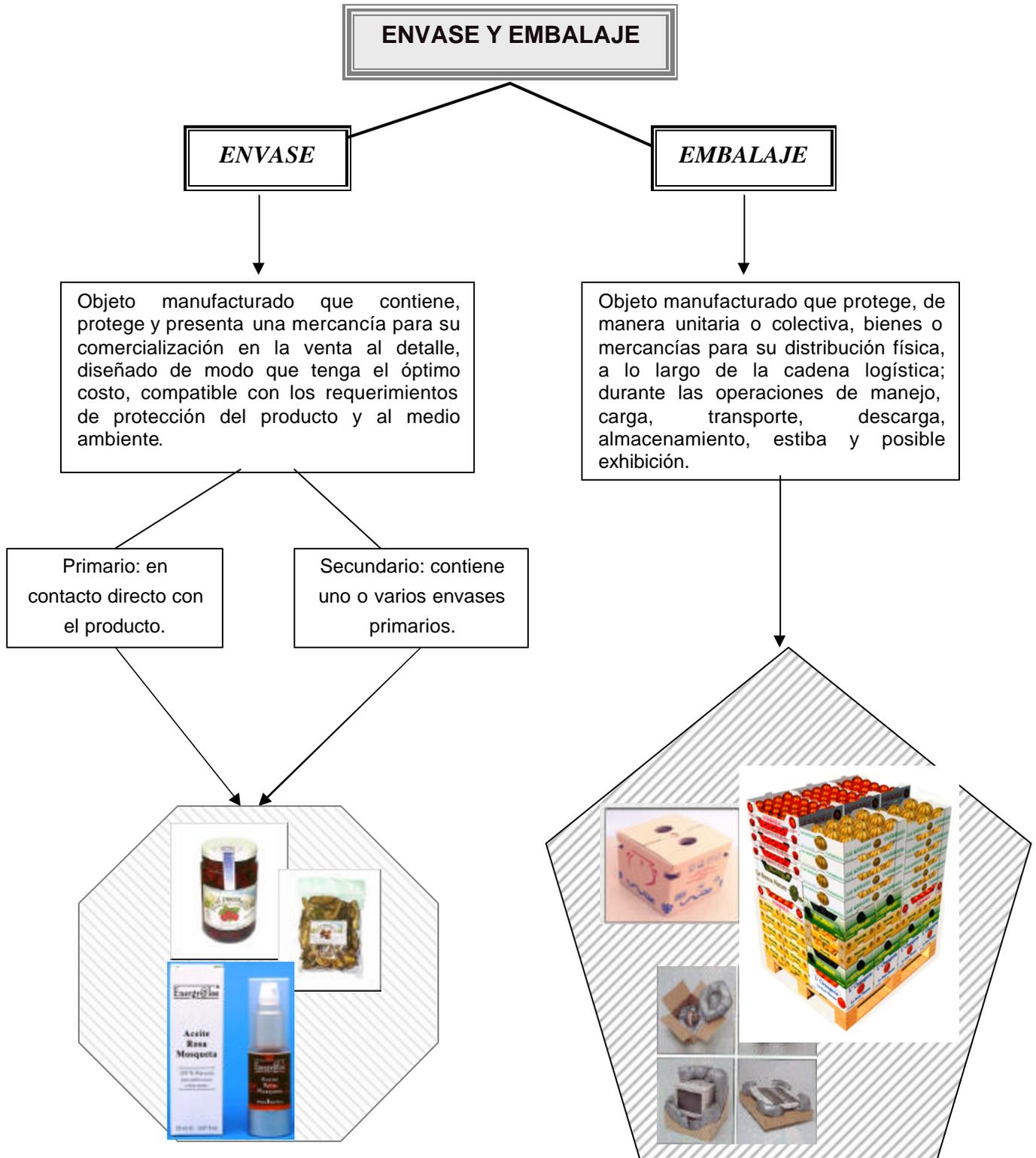


***II. Envase y embalaje de mercancías***

El envase y embalaje cumplen la función de proteger el producto en las etapas de transporte y desalmacenaje, de manera que dicho producto se encuentre en buen estado al llegar a su destino. En este entendido, es necesario verificar que tanto el envase como el embalaje cumplan las siguientes condiciones:

- ❖ Física o material: proveer aislamiento biológico y térmico, proteger al producto de las condiciones externas; conservar al producto en el tiempo y proteger la integridad del contenido.
- ❖ Económica: tomando en consideración retornabilidad, reutilización, almacenaje, volumen y peso; costos de manipulación, costos del transporte, costos de los materiales.

- ❖ **Mercadológica:** diferenciación, formatos y tamaños, rentabilidad, relanzamiento de productos, valor agregado al producto, extensión de la marca, adecuación al mercado.
  
- ❖ **Ergonómica:** los envases y embalajes se conciben *como un servicio, por lo que deben ser:* cómodos, manipulables y *seguros* para el usuario, ocupar un espacio mínimo, ofrecer facilidad de acceso al producto.
  
- ❖ **Comunicacional:** ofreciendo atractivo visual, información legal, atributos y usos del producto, etc.



### **III. Marcado y etiquetado de Bultos**

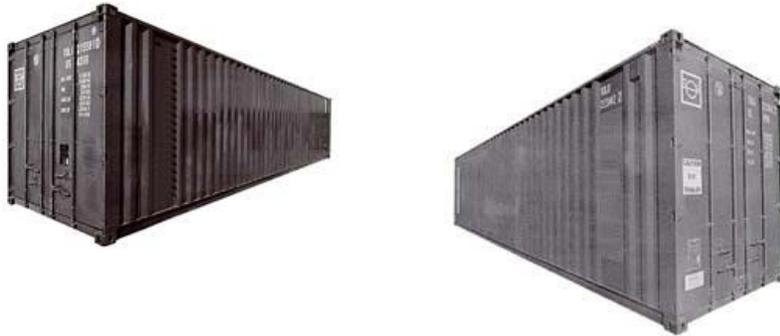


### **IV. Contenedores**

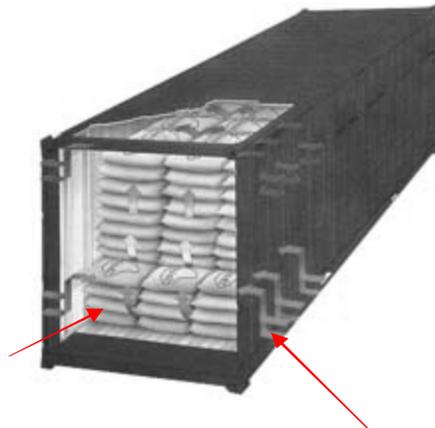
Un contenedor es una unidad de transporte que se encuentra destinado a facilitar el traslado de mercancías embaladas o no, por una o más modalidades de transporte, sin necesidad de proceder a operaciones intermedias de recarga,

Es un recipiente con capacidad no inferior a un metro cúbico, que consiste en una gran caja con puertas o paneles laterales desmontables, normalmente provistos de dispositivos (ganchos, anillos, soportes, ruedas) para facilitar la manipulación y estibación a bordo de un medio de transporte, utilizado para el trasiego de mercancías sin cambio de embalaje desde el punto de partida hasta el punto de llegada.

**CONTENEDORES PARA CARGA SECA:** conocido como ***dry van***, es el más usado en el mundo, y está diseñado para casi cualquier tipo de carga, los tamaños utilizados son: 20 pies, 40 pies volumétricos utilizados para cargas normales, y 40 ***high cube*** utilizado para cargas muy voluminosas.

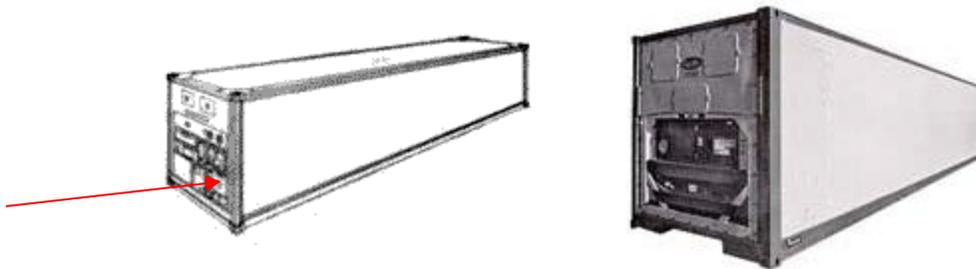


**CONTENEDOR VENTILADO:** diseñado para cargas específicas que no pueden sufrir cambios abruptos de temperatura, debido a su nivel de humedad; o cargas que necesitan ser transportadas en contenedores ventilados para evitar la acumulación de gases. Por ejemplo, el caso de transporte del café.

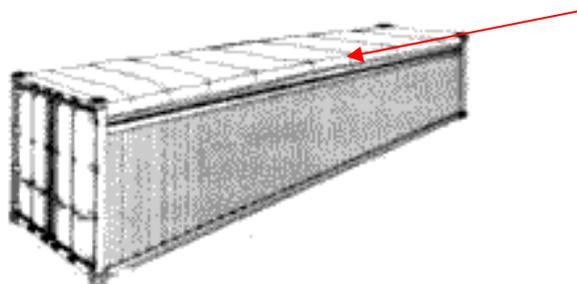


**CONTENEDOR REFRIGERADO O “REFER”:** los contenedores refrigerados proporcionan ambientes de temperatura controlada que va de bajo cero a la “temperatura ambiente”. Cada contenedor se equipa con una unidad de refrigeración permanente bajo controles de temperatura individualizados.

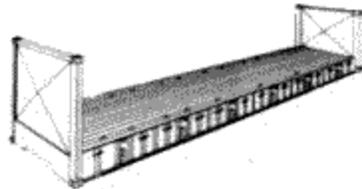
Los contenedores refrigerados están contruidos para asegurar el completo enfriamiento o congelación de cada parte de la carga. Son muy utilizados en el transporte de productos perecederos como frutas o flores.



**CONTENEDORES ABIERTOS U “OPEN TOP”:** presentan un techo removible de lona, especialmente diseñado para el transporte de cargas pesadas o dimensiones extras. Permiten la carga y descarga “desde arriba”. Ejemplo: transporte de planchas de mármol, etc.



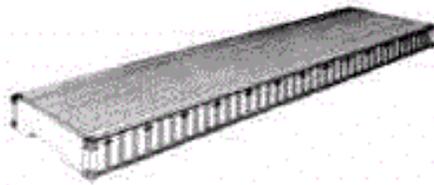
**CONTENEDORES “FLATRACK”:** con terminales fijos o movibles, sin laterales. Diseñados para el transporte de **carga** de grandes dimensiones. Ejemplo: transporte de maquinarias que sobrepasan las dimensiones de la plataforma del contenedor, etc.



**CONTENEDOR GRANELERO:** se trata de un contenedor con estructuras con compuertas superiores y descarga por precipitación. Estos contenedores poseen un revestimiento aislante especial para evitar la humedad y permitir el transporte de granos. Ejemplo: para los casos de transporte de malta, semillas, etc.



**CONTENEDORES DE PLATAFORMA:** diseñados para el transporte de **carga** de grandes dimensiones o extra peso. Ejemplo: maquinaria rodante pesada como grúas, etc.



---

### **V. La consolidación de la carga**

Se trata básicamente de reunir, en una unidad de transporte, cargas de diferentes proveedores, que van hacia un destino común o que siguen una misma ruta.

Los especialistas coinciden en que a menores costos de transporte, mayor posibilidad de hacer **economías de escala**: esto significa que tanto el aumentar las frecuencias hacia un destino como el brindar un mejor servicio al usuario.

Lo más importante en el tema de la consolidación de la carga es la reducción de costo por unidad transportada; es decir, el costo por caja, por pieza, por kilo, etcétera. Otro aspecto importante es el aumento de frecuencia de visitas al mismo destino; es decir, que si como productor vas con poco volumen, al *consolidar* vas más veces y tienes la oportunidad de servir mejor a tu cliente. El tercer punto importante es que al recurrir a una empresa consolidadora generalmente se tiene acceso a ubicaciones por GPS (Sistema de Posicionamiento Global) que le permite rastrear la ruta de sus productos, y se tiene la posibilidad de usar un software de transporte y carga<sup>1</sup> que facilite la manipulación de la mercancía.

### **VI. Transporte multimodal**

La empresa “Piñas del Sol” ha logrado concretar la venta de cinco contenedores de piña a una cadena holandesa de supermercados. Una vez definidas las condiciones de la venta, el gerente de la compañía llama a su encargado de exportaciones para que comience con los trámites del envío correspondiente, por vía marítima, hacia Ámsterdam. Con estos datos, el encargado de exportaciones contacta a dos empresas navieras (A y B) para que le realicen la cotización del transporte correspondiente.

Las dos empresas cotizantes le trazan la ruta de trasiego de la siguiente forma:

Puerto de salida: Puerto Limón, Costa Rica /

Puerto de destino: Róterdam, Holanda.

---

<sup>1</sup> <http://www.proexport.com.co/VBeContent/logistica/NewsDetail.asp?ID=1500&IDCompany=8>

El encargado de exportaciones sabe que Róterdam no es exactamente el destino final, pero es el puerto marítimo más cercano donde las navieras pueden llevar la mercadería.

La empresa A le envía una cotización en la cual incluye solamente el trasiego Limón-Róterdam, haciéndose responsable de lo que le ocurra a la mercancía solamente por



ese tracto. Por lo que, adicionalmente, el encargado de exportaciones debería cotizar el servicio para que, una vez en el puerto, la mercadería sea trasladada por vía terrestre a su destino final; obligando a que proceda entonces a buscar empresas proveedoras del servicio, y coordinar las acciones logísticas y de seguridad para el retiro de la mercadería una vez ubicada en Róterdam y su transporte durante el último tracto hacia Ámsterdam.

La naviera B por su parte, envía dos ofertas de servicio, una cotizando el tracto Limón-Róterdam y otra

Fuente: [http://www.lib.utexas.edu/maps/cia07/netherlands\\_sm\\_2007.gif](http://www.lib.utexas.edu/maps/cia07/netherlands_sm_2007.gif)

ofreciendo además el servicio del transporte terrestre hasta Ámsterdam, asumiendo bajo un mismo contrato todo el trasiego de la mercancía hasta el destino final.

En vista de las opciones, y ante la ventaja de no tener que realizar cotizaciones para el transporte terrestre en Holanda y además gestiones logísticas adicionales, el encargado de exportaciones de “Piñas del Sol” decide contratar el servicio completo que le ofrece la empresa B. Este tipo de transporte, muy utilizado en el comercio internacional se conoce como **transporte multimodal**.

De acuerdo con el ejemplo expuesto anteriormente, podemos decir que el transporte multimodal es el porte de mercancías por, al menos, dos medios diferentes de transporte, en virtud de un único contrato, desde un lugar (en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia), hasta otro lugar (designado para su entrega).

La gran diferencia del transporte multimodal con los contratos tradicionales, es que en esta modalidad de contrato del servicio de transporte, el generador de la **carga** o expedidor (o productor), 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 la mercancías, como de los daños o  **siniestros**  que pudieran presentarse en la **carga**, así como los perjuicios a terceros o a los bienes de terceros.

### **EJERCICIOS DE AUTOEVALUACIÓN:**

1. Comente sobre el papel que desempeña el *consolidador* de **carga** internacional.
2. ¿Por qué es conveniente *etiquetar* los bultos de exportación y colocar etiquetas reconocidas internacionalmente?
3. Mencione al menos cuatro elementos que debe indicar la *carta de instrucciones* al prestador de servicios de transporte. ¿Cuál es la importancia de este documento?
4. Un fabricante de cerámicas acaba de concretar una venta con una distribuidora ubicada en Roma (Italia), y planea hacer el envío, vía aérea, por la Aduana Juan Santamaría con destino a Roma (Italia). Él quiere cumplir con la entrega de las mercancías en el almacén de *American Airlines*, asumiendo los gastos correspondientes hasta la entrega en el almacén, sin incurrir en los trámites de desalmacenaje y seguro. ¿Qué término comercial (Incoterm) debería utilizar?

### **MATERIAL COMPLEMENTARIO:**

Usted podrá encontrar material complementario en:

- \* Caterora P, Graham J. **Marketing Internacional**. Duodécima edición. Ed. McGraw Hill. 2006. México.
- \* <http://www.tecnipublicaciones.com/mercancias/>
- \* <http://www.proexport.com.co/vbecontent/logistica>
- \* Material complementario en Microcampus:  
<http://www.uned.ac.cr/microcampus.html>.

## **RESPUESTAS A LOS EJERCICIOS DE AUTOEVALUACIÓN:**

### Respuesta 1

El consolidador de la **carga** es el encargado de realizar las actividades logísticas necesarias para consolidar un envío.

### Respuesta 2

Es importante etiquetar los bultos de exportación para

- \* Prevenir el mal manejo de la carga.
- \* Permitir la identificación de la misma, en caso de extravío.

### Respuesta 3

Página 35-36 del libro de texto.

La importancia de la carta de instrucciones al prestador de servicios radica en que en este documento se incluyen los detalles del manejo de la **carga** y se evita que se comenten errores, durante la transportación de la mercancía.

Entre los elementos que debe contener la carta de instrucciones se encuentran:

- \* Remitente
- \* Consignatario
- \* Descripción breve de las mercancías
- \* Número de bultos

### Respuesta 4

Con el objeto de cubrir los costos hasta la entrega en la terminal del aeropuerto, se debería negociar con el Incoterm CFR (costo y flete), asumiendo los costos del despacho de la mercadería de la fábrica, el trámite de los permisos e impuestos de exportación y el pago del flete hasta el destino, en este caso la aduana de *American Airlines*.

## **TEMA 2: MEDIOS DE TRASPORTE INTERNACIONAL**

### **BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA PARA EL TEMA:**

Capítulos 4 al 8 del texto: Genaro de Jesús Portales (2006). *Transportación Internacional*. México: Ed. Trillas.

### **OBJETIVOS:**

Al finalizar el tema se espera que el estudiante sea capaz de:

1. Identificar las principales funciones y características del transporte terrestre.
2. Conocer el funcionamiento del transporte marítimo de mercancías y su importancia para el comercio internacional.
3. Analizar el papel del transporte aéreo en el comercio internacional y sus características.
4. Conocer la forma en que, de acuerdo a la legislación nacional e internacional, se manejan las mercancías “peligrosas” (químicos, explosivos, etc.).

### **ACTIVIDADES DE APRENDIZAJE PARA EL MATERIAL DE ESTUDIO PROPORCIONADO:**

1. Haga lectura de los capítulos del 4 al 8 del libro de texto asignado para el curso.
2. Identifique los principales medios de transporte utilizados en el comercio internacional y sus características.
3. Elabore un cuadro comparativo donde identifique las principales ventajas y desventajas de cada medio de transporte.
4. Como parte del trabajo de investigación final, elija uno de los medios de transporte estudiados e investigue sus condiciones actuales en el contexto nacional: principales compañías proveedoras, tarifas, tipo de **carga** que manejan, tiempo de envío aproximado, condiciones de la infraestructura nacional, legislación que lo regula, etc.

5. Defina qué entiende por mercancías peligrosas; cómo deben ser manejadas para su transporte y cuál es la legislación nacional que regula su manipulación.
6. Realice los ejercicios de autoevaluación planteados en la guía de estudio, para comprobar los conocimientos adquiridos.

## **CONTENIDOS TEMÁTICOS:**

### ***I. ¿Cómo debo elegir un medio de transporte?***

Son varios los elementos que debemos considerar a la hora de decidir cuál es el medio de transporte más adecuado para realizar nuestra exportación, a continuación le exponemos algunos de ellos:

- ❖ Según *destino y distancia*: puntos de embarque y desembarque e infraestructura disponible en cada uno.
- ❖ Según *el tiempo del trasiego*: urgencia de la entrega y características de la mercancía tales como tiempo de expiración.
- ❖ Según el tipo de *producto y características*: peso, volumen, forma, dimensión, peligrosidad, cuidados especiales, necesidad de refrigeración, etc.
- ❖ Según *el presupuesto*: costos relacionados con el embarque, desembarque, cuidados especiales, flete hasta el punto de embarque, flete internacional, manipulación, etc.
- ❖ Según el *medio de transporte*: posibilidades de uso del medio de transporte, tales como disponibilidad, frecuencia, adecuación, exigencias legales y tarifas.

## II. TRANSPORTE TERRESTRE

### TRANSPORTE TERRESTRE

Por carretera: facilidad en la entrega de la mercadería, realizando conexiones entre el transporte multimodal y el intermodal.



#### VENTAJAS

- Entrega segura y directa de los bienes al importador.
- Poca manipulación de las cargas, pues el camión sigue lacrado hasta el destino.
- Entrega rápida en distancia corta.
- Embalajes más simples y de bajo costo.

#### COSTA RICA

La administración, planeación, construcción y ejecución de recursos están a cargo del Consejo Nacional de Vialidad, mediante Ley nº 7 798 del 29 de mayo de 1998.

Actualmente, en el contexto de las políticas gubernamentales, se pretende continuar con el énfasis hacia la conservación y rehabilitación de lo existente, y de adoptar la modalidad de concesión de obra pública, como una alternativa para ejecutar los llamados "megaproyectos viales".

Por ferrocarril: realizado en vagones traccionados por locomotoras sobre rieles, que recorren trayectos debidamente delineados



#### VENTAJAS

- Costo menor de transporte.
- Flete más barato que el carretero.
- Ejecuta viajes sin problemas de congestión.
- Existencia de terminales de carga próximas a las fuentes de producción.
- Proporciona el transporte de gran cantidad de mercaderías de una sola vez.

#### COSTA RICA

Se implementó en el país originalmente, con la finalidad de exportar café y banano, a Europa y Estados Unidos.

---

### **III. TRANSPORTE MARÍTIMO:**

El transporte vía marítima representa casi la totalidad de los servicios internacionales de movimiento de carga; es el medio más utilizado en el comercio exterior por su bajo costo.

Ventajas del transporte marítimo:

- \* El trasiego de gran cantidad de carga.
- \* Flexibilidad en el manejo de la carga, permite el transporte en masa de grandes volúmenes, así como de volúmenes bajos.
- \* Bajos costos, respecto de otros medios de transporte como el aéreo.
- \* Continuidad en las operaciones.
- \* Regulaciones internacionales uniformes, como las **conferencias marítimas**.

Desventajas del transporte marítimo

- \* Baja velocidad en el transporte, por lo que es importante considerar el tiempo que se requiere para la entrega de la mercadería en el destino.
- \* Seguro más costoso, debido a riesgos como pérdida de mercadería, retrasos en la entrega, etc.
- \* Embalajes más costosos, de manera que la mercancía no se vaya a dañar en el trayecto.
- \* Costos portuarios de **carga** y descarga elevados.
- \* Frecuencias más espaciadas en los viajes, debido al tiempo que toma ir de un destino a otro.

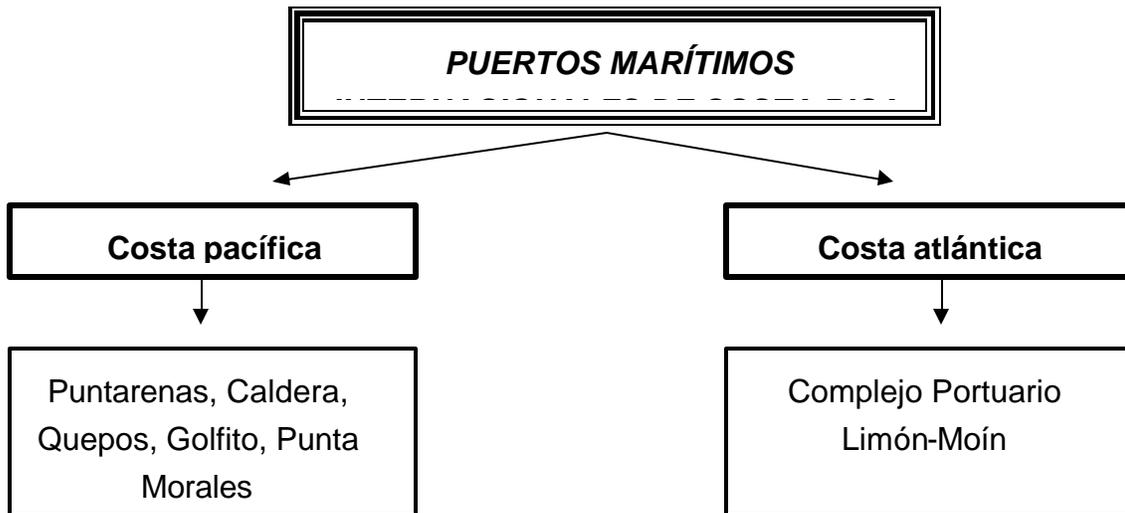
#### **Transporte marítimo en Costa Rica**

En Costa Rica, el transporte marítimo ha sido muy activo desde la segunda mitad del siglo XVIII. El primer puerto en construirse fue Puntarenas en la costa Pacífica, más tarde, en el Caribe, entró en funcionamiento el puerto de Limón.

La actividad portuaria en Costa Rica está regulada, mediante la Ley nº 4786 de julio de 1971, con la creación de la Dirección de Obras Portuarias y Fluviales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). En su relación con los puertos

marítimos, el MOPT tiene las atribuciones de planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y cabotaje y los sistemas de transbordadores y similares.

La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica (Japdeva), es el organismo encargado de administrar los puertos del Caribe de Costa Rica. Se destaca como institución de ayuda al desarrollo local así como el Instituto de Puertos del Pacífico (INCOP) es la autoridad administrativa de los puertos del Pacífico, con una finalidad similar.



#### **IV. TRANSPORTE AÉREO**

El transporte aéreo de mercancías se ha caracterizado por ofrecer a los usuarios un servicio rápido, principalmente para pequeñas cargas y cuya entrega apremia.

Los factores básicos de seguridad, ética y operacionalidad están establecidos en las normas IATA (*International Air Transport Association*) y en acuerdos y convenciones internacionales.

#### **Ventajas del transporte aéreo**

- \* Creciente aumento de flotas y rutas.
- \* Mayor rapidez en el transporte.
- \* Ideal para el envío de mercaderías con poco peso o volumen y/o alto valor monetario.

- \* Muy eficaz en el transporte de muestras por ejemplo, medicamentos, y mercancías perecederas como en el caso de las flores y plantas ornamentales.
- \* Eficacia comprobada en al prioridad de entrega (urgencia).
- \* Acceso a determinados mercados, difíciles de alcanzar por otros medios de transporte. Por ejemplo países como Bolivia o Paraguay en Sudamérica que, por su ubicación geográfica, no tienen salida al mar.
- \* Reducción de los gastos de almacenaje.

### **Desventajas del transporte aéreo**

- \* Costos de transporte más altos que en el caso de trasiego marítimo.
- \* Capacidad de **carga** limitada, lo cual no lo hace apto para el transporte de grandes volúmenes de mercadería.
- \* Posee prohibiciones y restricciones para el transporte de ciertos productos peligrosos, tales como explosivos.
- \* El costo del flete tiende a ser mayor que en cualquiera de los otros medios de transporte.

Con respecto al documento de transporte utilizado, la mayor parte del trasiego de mercancías por avión se efectúa bajo régimen de "**conocimiento aéreo**", documento básico regulador de las condiciones de transporte de la mercancía, desde que el transportista se hace cargo de ella hasta que la entrega en el lugar designado.

## Transporte aéreo en Costa Rica

### Red de aeropuertos internacionales del Estado

Nombre	Propiedad	Provincia	Cantón	Largo Mts.	Ancho Mts.
Juan Santamaría/ MROC (Alajuela)	Estado	Alajuela	Alajuela	3020	45
Limón MRLM/ (Limón)	Estado	Limón	Limón	1800	35
Daniel Oduber/ (Liberia)**	Estado	Guanacaste	Liberia	2760	45
Tobías Bolaños / MRPV (Pavas)*	Estado	San José	San José	1000	18

Fuente: <http://www.mopt.go.cr/planificacion/aeropuertos/default.asp>

### EJERCICIOS DE AUTOEVALUACIÓN:

1. Comente: ¿por qué razón el transporte terrestre es uno de los medios de transporte más utilizados para movilizar mercancías?
2. Defina el concepto de *carta de porte*. ¿En qué medio de transporte es utilizada?
3. ¿Cuál es la función que desempeña el *agente marítimo* y qué otra denominación recibe?
4. ¿Cuál es la relación entre el **Bill of Lading** y la **carta de crédito**?
5. Explique qué es la IATA y cuál es el papel que ha desempeñado en el comercio internacional.

### MATERIAL COMPLEMENTARIO:

Usted podrá encontrar material complementario en:

- \* Decreto n.º.27879 MOPT, **La Gaceta** n.º 101 del 26 de mayo de 1999. "RAC 18 Reglamento para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea" en <http://www.dgac.go.cr/reglamentacion/racs/rac18.pdf>

- \* Ley General de Aviación Civil nº. 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas (Marco Jurídico y Legal).
- \* Reforma Ley General de Aviación Civil, Ley 7864, Alcance 16, **La Gaceta** nº 47 del 09 de mayo de 1999.
- \* Proexport Colombia. cartilla de transporte marítimo. Material incluido en microcampus.
- \* A través de la herramienta de Microcampus (<http://www.uned.ac.cr/microcampus.html>) puede descargar material y legislación relevante para complementar el estudio de esta materia

### **RESPUESTAS A LOS EJERCICIOS DE AUTOEVALUACIÓN:**

#### Respuesta 1

La razón por la que el transporte terrestre es uno de los más utilizados en el transporte de mercancías es porque, por lo general, este medio es funcional inclusive para trasladar la mercancía hasta el transporte principal; además ofrece un bajo costo y fácil manipulación de la mercancía.

#### Respuesta 2

La carta de porte es un título representativo de la mercadería transportada, que documenta el contrato de transporte. Es utilizada en el transporte terrestre, vía carretera o ferrocarril.

#### Respuesta 3

El agente marítimo se conoce también como “agente consignatario de buques”, y tiene como funciones:

- \* Atender al buque.
- \* Ayudar al despacho de la embarcación.
- \* Obtener **carga** para los buques.
- \* Recibir las mercancías, de acuerdo con la documentación.
- \* Cobrar los fletes.

Respuesta 4

La relación que existe entre el BL y la carta de crédito es la siguiente para efectos de realizar el cobro de la carta de crédito y que esta sea pagada, es necesario que los datos de la documentación correspondientes a la operación coincidan con los datos del *Bill of Lading*.

Respuesta 5

La IATA es la **Asociación de Transporte Aéreo Internacional** (en inglés, International Air Transport Association). Su papel en el marco del comercio internacional se ha centrado en

- \* Promover transporte aéreo seguro, regular y económico, para beneficio de las personas de todo el mundo, fomentar comercio aéreo y estudiar los problemas relacionados con estos objetivos
- \* Proveer colaboración entre las empresas de transporte, directa o indirectamente, relacionadas con los servicios de transporte aéreo.
- \* Cooperar con la Organización de Aviación Civil y otras organizaciones internacionales.

## **TEMA 3: EL SEGURO DE CARGA INTERNACIONAL**

### **BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA PARA EL TEMA:**

#### **Material adjunto en guía de estudio**

### **OBJETIVOS:**

Al concluir con el análisis de estos contenidos, el estudiante estará en capacidad de:

1. Conocer los principales conceptos que se relacionan con el seguro internacional de carga.
2. Analizar los principales factores y principios que regulan los seguros de transporte internacional.
3. Conocer las opciones de seguro de carga que poseen los exportadores en Costa Rica, para asegurar su envío.

### **ACTIVIDADES DE APRENDIZAJE PARA EL MATERIAL DE ESTUDIO PROPORCIONADO:**

1. Realice una lectura del material incluido en esta Guía de Estudio así como material complementario incluido en Microcampus (<http://www.uned.ac.cr/microcampus.html>).
2. Esquematice los diferentes tipos de seguro que existen.
3. Resuma con sus propias palabras el papel que desempeñan los *incoterms* en los seguros de **carga** internacional.
4. Investigue y comente de forma escrita, la importancia del Instituto de Londres, en el marco de los contratos de seguros.
5. Investigue cuáles son los servicios de seguro que se les ofrecen a los exportadores en Costa Rica.

## **CONTENIDOS TEMÁTICOS**

### ***I. El seguro: conceptos básicos***

El seguro brinda protección frente a un daño inevitable e imprevisto, tratando de reparar materialmente, en parte o en su totalidad, las consecuencias económicas derivadas de un siniestro. “El seguro se concreta por medio de contratos mediante los cuales el **asegurador**, previo pago de una prima, promete rembolsar al **asegurado** o prestarle determinados servicios, en caso de sufrir pérdidas previamente estipuladas, durante el plazo de duración del contrato. La función del seguro es la reducción del riesgo, que es transferido a otra persona, por medio de un contrato”<sup>2</sup>.

En el caso del comercio exterior, el seguro puede abarcar la mercadería, el medio de transporte, las personas, etc., y cubre situaciones o hechos eventuales que originen **siniestros** que perjudiquen los productos (pérdida, rotura, merma, contaminación, alteración, etc.), excluyéndose las pérdidas originadas por vicios ocultos de la mercadería; es decir, cuando se sabe que existe algún problema o defecto en la **carga** (plagas, fallas en el embalaje, entre otras) y no se declara al hacer la póliza.

En otras palabras, el seguro responde a una necesidad de previsión para amortiguar o compensar las consecuencias económicas de acontecimientos dañino para el producto que se trasiega.

### **Partes que intervienen en un contrato de seguro internacional**

- \* **El asegurador:** es la entidad que, a cambio de la recepción de una prima económica, se ve obligada a indemnizar al **asegurado** en caso de un **siniestro** dado y de acuerdo a las condiciones convenidas. En el caso de Costa Rica, la única empresa aseguradora es el Instituto Nacional de Seguros.

---

<sup>2</sup> [http://www.comoexportar.argentinaahora.com/comercio\\_internacional/transporte\\_y\\_seguros.htm](http://www.comoexportar.argentinaahora.com/comercio_internacional/transporte_y_seguros.htm)

- \* **El tomador del seguro:** es la persona que contrata con el **asegurador** y firma con él la póliza comprometiéndose a pagar la prima. El tomador del seguro puede contratarlo por cuenta propia o ajena. Tomador del seguro y **asegurado** pueden ser la misma persona. Es decir, sería la persona que contacta al agente de seguros del Instituto Nacional de Seguros, paga el dinero correspondiente a la prima, de acuerdo al valor de la mercancía y contrata el servicio.
- \* **El asegurado:** es la persona con interés directo en el **seguro** y sobre cuya vida o bienes recae el contrato. Puede ocurrir que coincida con el tomador, en caso de que sea él quien firme la póliza y pague la prima.
- \* **El beneficiario:** es la persona titular del derecho a la **indemnización**. Puede coincidir con el tomador del seguro y/o con el **asegurado**.

### **Principios que regulan los contratos de seguro**

El funcionamiento de los seguros tiene su fundamento en cuatro principios básicos:

- \* El interés asegurable de la carga: este aspecto se refiere a la relación lícita de valor económico sobre un bien, cuando esta relación se halla amenazada por un riesgo.

El *interés asegurable* es un requisito que debe concurrir en quien desee la cobertura de algún producto en riesgo; este interés se ve reflejado en su deseo verdadero de que el **siniestro no se produzca**, ya que a consecuencia de él se originaría un perjuicio patrimonial.

- \* Principio de **indemnización**: representa la causa de la obligación que asume el tomador del seguro de pagar la prima correspondiente. Debido a que este se obliga a pagar la **prima** porque aspira a que el **asegurador** asuma el riesgo y cumpla con pagar la **indemnización** en caso de que el **siniestro** ocurra.

En otras palabras, la idea del seguro no es “ganar” sino “no perder”; de manera que de acuerdo al contrato, en caso de una pérdida o daño en mis mercancías, el **asegurador** se obliga resarcir mi pérdida a fin de poner el bien en las mismas condiciones en que se encontraba inmediatamente antes del **siniestro**. Si la reparación beneficia al asegurado va contra este principio,

pues el seguro no puede ser objeto de lucro. Lo que debe esperar el asegurado es no tener pérdidas económicas por el daño de la mercancía.

- \* Principio de causalidad: establece que la causa del **siniestro** debe ser imprevista, incierta y accidental y que en su origen no existe ninguna alteración intencional provocada por la conducta humana.
- \* Principio de equidad: implica que el aporte de cada uno de los individuos contratantes está en proporción con el valor del bien y su nivel de exposición al riesgo que quiere prevenir.

### **Clasificación de los seguros:**

- \* De acuerdo a la naturaleza de su origen:
  - Seguro estatal: se origina de una directriz del Gobierno, bien sea por el pronunciamiento de una ley. Por ejemplo el seguro de riesgos del trabajo o el seguro de enfermedad de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS).
  - Seguro privado: es de suscripción voluntaria y no existe ninguna obligación estatal para suscribirlo. Un ejemplo de estos son los seguros de gastos médicos que se adquieren bien sea con el Instituto Nacional de Seguros (INS) o con otras entidades privadas internacionales por ejemplo *Medicare*.
- \* En virtud del objeto por asegurar:
  - Personales: están dirigidos a la protección de las personas o familia por concepto de las pérdidas económicas que se generen de la muerte o incapacidad física permanente del asegurado. Por ejemplo las pólizas de vida.
  - Seguro de daños: cubren pérdidas económicas generadas por riesgos que afectan directamente el patrimonio del asegurado, sea por daño o destrucción del bien o por la responsabilidad civil que deba afrontar. Un ejemplo son las pólizas contra robo o incendio.

- \* De acuerdo con la finalidad del seguro:
  - Seguros solidarios: por ejemplo el seguro obligatorio de automotores o el seguro de riesgos del trabajo.
  - Seguros comerciales: son los que desarrolla una empresa aseguradora con la finalidad de obtener un beneficio económico. Por ejemplo seguros de exportaciones y de transporte.

## **II. EL SEGURO DE CARGA INTERNACIONAL**

El *seguro de carga* forma parte del gran grupo que comprende los seguros denominados *comerciales*, cuya característica más sobresaliente la constituye el principio indemnizatorio.

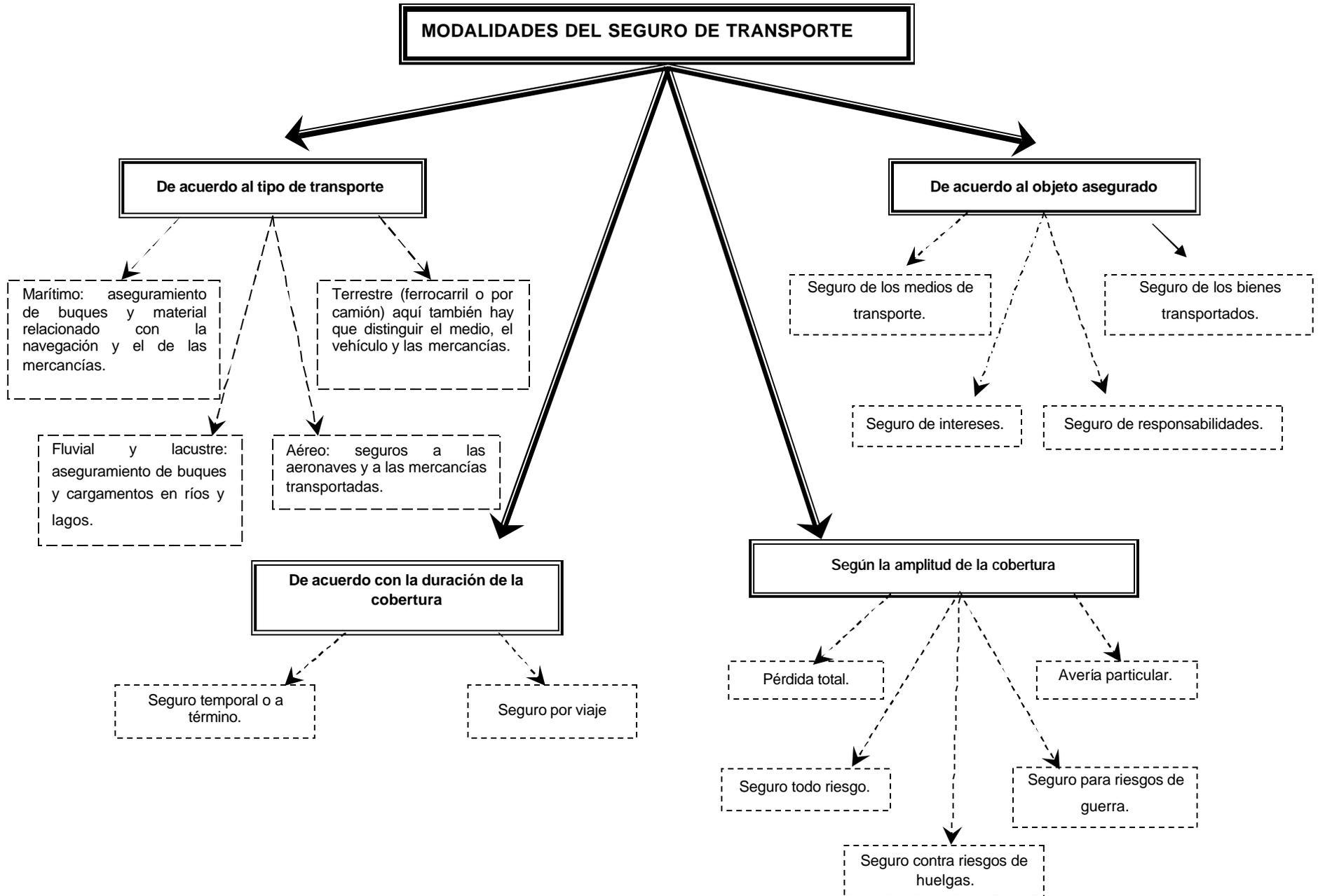
Su propósito estriba en resguardar las mercancías contra los diversos riesgos que pueden afectarlas durante su traslado de un lugar a otro y, por extensión, durante determinados períodos de tiempo o situaciones (de **carga** o descarga) relacionadas con la actividad de transporte.

“El seguro de carga es aquel contrato por medio del cual el **asegurador** asume los daños y pérdidas materiales sobrevenidos, sea al material de transporte o a los objetos transportados en caso de traslado o viaje por vía fluvial, férrea, aérea o marítima”<sup>3</sup>.

El seguro de transporte comprende una serie de modalidades, fuertemente diferenciadas entre sí, y los tipos de seguro varían de acuerdo con características delimitadas que se deben tomar en cuenta, entre ellas *tipo* de transporte, *objeto* asegurado, duración y amplitud de la *cobertura*, etcétera; tal y como se indica en la figura a continuación.

---

<sup>3</sup> **Cisneros Máximo en** <http://www.monografias.com/trabajos17/contrato-seguro/contrato-seguro.shtml>



---

## **Las coberturas del seguro**

Una **cobertura** es una demarcación de los hechos o circunstancias que pudiesen acarrear una responsabilidad para el **asegurador**, y que determina que este último responderá solamente cuando las pérdidas o daños sean causadas, efectivamente, por un peligro o riesgo fortuito o eventual.

El mercado de los seguros a nivel internacional ofrece diferentes posibilidades de cobertura, las cuales pueden abarcar desde una garantía mínima, representada por el seguro contra la pérdida total en *determinados casos exclusivamente*, hasta la más amplia que, utilizando la terminología empleada por cláusulas inglesas, es conocida con el nombre de "All Risk" o contra todo riesgo.

En general, la mayoría de las coberturas que se ofrecen en el mercado internacional se pueden clasificar de la siguiente manera:

- \* **Cobertura mínima:** cubre contra incendio, rayo, explosión o acciones tendientes a extinguir el fuego originado por tales causas; caídas accidentales de bultos al mar o al río durante la navegación o durante las operaciones de cargue, descargue o trasbordo; pérdidas o daños originados a productos, en un accidente que sufra el vehículo transportador o el vehículo asegurado
- \* **Falta de entrega:** cubre el extravío y/o hurto simple o calificado, según definición legal de uno o más bultos completos (contenido y empaque), en que se halle dividido el despacho, de acuerdo con los documentos de transporte.
- \* **Avería particular:** considera la rotura, contaminación, humedad, aplastamiento, manchas, abolladuras, óxido, contacto con aceite o grasas; derrames, mermas, evaporaciones o filtraciones por rotura de empaque, golpes y caídas de los bienes o productos a tierra. Estos daños hacen referencia al contenido y no al empaque.
- \* **Saqueo:** se aplica en dos formas: a) cuando hay sustracción parcial o total del contenido de los bultos y b) la sustracción de alguna parte integrante de los bienes asegurados, cuando no tengan empaque.
- \* **Otros riesgos asegurables:** en casos de guerra internacional o civil, rebelión, insurrección, acto hostil de un poder beligerante o contra dicho poder. Asimismo, aprehensión proveniente de los anteriores riesgos en caso de,

minas, torpedos, bombas u otros artefactos de guerra abandonados; huelgas, suspensión de trabajos por cierre patronal, disturbios, motines, conmoción civil y terrorismo.

- \* **Riesgos no asegurables:** en estos casos aplican situaciones de decomiso, embargo y secuestro, retención; vicio propio (combustión espontánea, mermas, evaporaciones o filtraciones); pérdidas o daños causados por roedores, comején, otras plagas; reacción o radiación nuclear; pérdidas por errores en el despacho y los daños por haberse despachado bienes en mal estado.

Es importante que cuando aseguremos una carga, la empresa que estamos contratando ofrezca garantía de solvencia en la cobertura que dará. Por eso es recomendable informarnos sobre la reputación de dicha aseguradora; adicionalmente conviene que el contrato goce de las condiciones FPA (libre de avería particular) y que la cobertura, monetaria, abarque el precio CIF (Costo Seguro y Flete) de la mercadería, más un 10% adicional que prevea los cambios en las condiciones del mercado. El porcentual de incremento puede aumentarse si así lo solicita el comprador.

Además, la determinación de la cobertura apropiada para nuestra **carga** no necesariamente tiene que cubrir *contra todo riesgo*; según la naturaleza de la mercadería podemos acordar con los aseguradores formas limitadas y económicas de cobertura, tomando en cuenta los riesgos normales a los que se puede ver expuesta la mercancía durante el trayecto. Por ejemplo, no es necesario incluir una cláusula de aseguramiento de la **carga** en caso de guerra si en el trayecto, la mercancía no va a pasar por algún territorio inestable políticamente.

### **La póliza de seguro**

La póliza de seguro corresponde al instrumento escrito en el cual se hace constar las condiciones específicas del contrato de transporte. En ella constan los derechos y obligaciones de las partes.

El texto de la póliza es, en general, uniforme para los distintos tipos de seguros. Las cláusulas adicionales y especiales y las modificaciones al contenido se denominan *endosos* y se redactan y adhieren a la póliza.

---

Es importante que la póliza de seguro contenga los siguientes datos:

- \* La información necesaria para identificar al asegurado y al **asegurador** y, de ser necesario, el nombre del **beneficiario**.
- \* Fecha de emisión de la póliza y período de vigencia de la misma.
- \* Descripción del seguro, los riesgos cubiertos y las sumas aseguradas.
- \* La designación y el estado de los objetos que son asegurados.
- \* La especificación de la prima que tiene que pagar el asegurado, así como la forma y el lugar de pago.
- \* Las causales de disolución del contrato.
- \* El procedimiento para reclamar la **indemnización** en caso de ocurrir el **siniestro**.
- \* Cláusulas que aclaren o modifiquen parte del contenido del contrato de póliza.
- \* La definición de los términos más importantes empleados en la póliza.
- \* La indicación de los seguros existentes sobre el mismo objeto y riesgo.

### **III. OTROS CONCEPTOS IMPORTANTES**

Cuando hablamos de *seguros* es importante además conocer que existen otras figuras a las cuales se pueden recurrir, como es el caso del reaseguro y el coaseguro.

- **Reaseguro:** es una modalidad del seguro que cubre el riesgo que asumen los aseguradores al estipular los contratos de seguro directo con sus clientes. Su finalidad es resarcir el daño patrimonial que experimenta el **asegurador** directo al producirse el evento que obliga a indemnizar a su asegurado.

El reaseguro tiene por objetivo distribuir los riesgos asumidos en el contrato de seguro a efecto de que el **asegurador** pueda cumplir con su obligación de indemnizar en caso de acontecer un **siniestro** o conjunto de **siniestros**. Se trata de que la aseguradora pueda prever gastos que impliquen el desembolso de una suma alta de dinero que exceda las posibilidades económico-financieras de la compañía aseguradora.

- **Coaseguro:** es un contrato en el cual existe un aseguramiento previsto y ordenado sobre un mismo interés y por ende sobre un mismo riesgo, pero que es celebrado con varios aseguradores, en el cual cada uno de ellos asume una porción del total del riesgo.

Asimismo, hay condiciones que pueden afectar el valor total del seguro de la mercadería, como es el caso el supraseguro y el infraseguro que implican una valoración según la cual la mercancía no se asegura en su valor real:

- **Infraseguro:** la suma asegurada es inferior al valor del interés asegurado, en este supuesto se estima que el asegurado solo está protegido en los daños que sufra el objeto por una suma inferior en relación con el valor real.
- **Sobreaseguro:** ocurre cuando la suma asegurada es superior al valor de la mercancía, es decir que en este caso, contrario al anterior, se infla la suma con la que se asegura el valor real de la carga, por encima del valor efectivo de dicha carga.

#### **IV. EL SEGURO DE TRANSPORTE Y CARGA EN COSTA RICA**

Una vez formalizada la compra-venta de un bien y estipulado o contratado el medio de transporte que se responsabilizará del mismo, es claro que pese a que normalmente los tipos de contrato marítimos o aéreos determinan la responsabilidad asumida del porteador ante el dueño de la carga; dicha responsabilidad, en algunas ocasiones, puede ser limitada. En otras palabras, aun y cuando el transportista se haga responsable de las mercancías, puede que las cláusulas de cobertura que se ofrecen en el seguro dejen algunos riesgos latentes que no queden cubiertos, por lo que se hace necesaria la suscripción de un seguro de carga adicional.

En Costa Rica, los seguros de transporte son ofrecidos por el Instituto Nacional de Seguros (INS) el cual, de acuerdo a su página de Internet y otras informaciones, ofrece protección de **carga** y mercadería en dos modalidades de seguros: Seguro de **Carga** Importación-Exportación y Seguro de Transporte Interior.

Con los seguros mencionados, la entidad aseguradora garantiza al comprador o vendedor de los bienes transportados, el reembolso de su valor, en caso de que dichos bienes se vieran afectados por algún riesgo, al amparo de una u otra póliza.

---

## **Seguro de carga importación-exportación**

Algunas de las coberturas que le ofrece este seguro son las siguientes:

- **Cláusula “A” del Instituto de Londres:** cubre todos los riesgos de pérdida o daño a los bienes objeto de seguro.
- **Cláusula “B” del Instituto de Londres:** ampara, entre otros, los daños a la mercadería producidos por incendio o explosión, vuelco o descarrilamiento del medio de transporte terrestre, abordaje, colisión o contacto del vehículo transportador, barco o embarcación contra cualquier objeto externo que no sea agua, descarga en un puerto de arribada forzosa, sacrificio de avería gruesa, terremoto, erupción volcánica o rayo.
- **Cláusula de guerra del Instituto de Londres:** cubre daños a la mercadería por guerra civil, revolución, rebelión, insurrección, captura, apresamiento, arresto, minas, torpedos y otros.
- **Cláusula “A” del Instituto de Londres para productos perecederos:** cubre principalmente los daños a la mercadería resultantes de variaciones en la temperatura atribuible, entre otras cosas, a fallas mecánicas en el sistema de refrigeración que originen un paro en su funcionamiento por un período no menor de 24 horas consecutivas, a incendio o explosión, colisión o contacto del vehículo transportador, barco o embarcación contra cualquier objeto externo.

## **Seguro de transporte interior**

La oferta de coberturas del Instituto Nacional de Seguros, para **carga** y transporte en el interior, incluye las siguientes coberturas:

- **Cobertura básica:** ampara los daños provocados a la mercadería, derivados de incendio, rayo, ciclón, huracán, terremoto, accidente del medio de transporte debido a la caída en cunetas, barrancos, precipicios, lagunas y mar, vuelco, colisión contra otro cuerpo fijo y saqueo a consecuencia del accidente.
- **Fallas en el sistema de refrigeración:** este aplica en caso que la mercadería deba viajar en condiciones refrigeradas controladas; por ejemplo, es el caso del trasiego de las flores o alimentos frescos.

- **Robo y asalto:** en caso de que, durante el transporte, la mercadería sea interceptada. Es más común en el transporte vía terrestre
- **Maniobras de carga y descarga:** esta cobertura opera siempre y cuando dichas maniobras se lleven a cabo utilizando el equipo adecuado. Por ejemplo; puede ocurrir que aun y cuando se estén utilizando los equipos adecuados para levantar la carga, ocurra un desperfecto mecánico y la dejen caer, provocando algún daño en la mercancía.
- **Movimientos bruscos:** ampara los daños derivados de pérdidas que sufra la mercancía a consecuencia de movimientos bruscos o extraordinarios del medio de transporte, en tanto el traslado se efectúe en furgones o contenedores cerrados. Por ejemplo que la **carga** sea transportada vía marítima y durante el trayecto la embarcación se vea en medio de una tormenta, y la carga se golpee o se pierda.
- **Caída o vuelco accidental del contenedor y otros riesgos:** comprende los daños derivados de la caída o vuelco del contenedor cuando este se encuentre debidamente sujetado al chasis, cureña o plataforma, de acuerdo con las prácticas aceptadas normalmente.
- **Caída o vuelco accidental de mercaderías:** cubre los daños por caída o vuelco accidental de mercancías que, por sus dimensiones y características, no permiten ser transportadas en furgones o contenedores cerrados.
- **Daños al contenedor o mercancías en predios:** le da cobertura contra daños que le ocurran al contenedor cuando se encuentre en forma transitoria, debido a incidencias propias del transporte, en locales de clientes, almacenes fiscales, aduanas o predios asegurados, mientras se encuentre debidamente sujeto a un chasis, cureña o plataforma y a consecuencia de la caída del mismo.

#### **Fuentes utilizadas**

- Portal del Instituto Nacional de Seguros: [portal.ins-cr.com](http://portal.ins-cr.com)
- Cisneros Salvatierra, Maximo Cesar: “El contrato de seguro”  
<http://www.monografias.com/trabajos17/contrato-seguro/contrato-seguro.shtml>.

- Mesa. Miguel. (2001). “El contrato de seguro”.  
<http://www.ciberconta.unizar.es/leccion/der002/INICIO.HTML>
- Genworth Seguros. [www.geseguros.com/Otros/HistoriaSeguro.aspx](http://www.geseguros.com/Otros/HistoriaSeguro.aspx).

## **EJERCICIOS DE AUTOEVALUACIÓN**

1. Defina el concepto de cobertura aplicado al tema de seguros.
2. ¿Cuál es la función que desempeña el seguro de **carga** internacional?
3. Mencione los cuatro principios que rigen los contratos de **seguro**.
4. En el caso de Costa Rica, ¿qué tipo de seguros les ofrece el Instituto Nacional de seguros a los exportadores nacionales?

## **MATERIAL COMPLEMENTARIO**

Usted podrá encontrar material complementario en:

[www.monografias.com/trabajos5/segu/segu.shtml](http://www.monografias.com/trabajos5/segu/segu.shtml)

## **RESPUESTAS A LOS EJERCICIOS DE AUTOEVALUACIÓN:**

Respuesta 1

Una cobertura en materia de seguros, es una circunscripción de los hechos o circunstancias que pudiesen acarrear una responsabilidad para el **asegurador**, y que determina que responderá solamente cuando las pérdidas o daños sean causados, efectivamente, por un peligro o riesgo fortuito.

Respuesta 2

La función del seguro de **carga** internacional es resguardar las mercancías contra los diversos riesgos que pueden afectarlas durante su traslado de un lugar a otro y, por extensión, durante determinados períodos (estancias) o situaciones (**carga** y descarga) relacionados con el hecho de transporte.

Respuesta 3

Los cuatro principios que rigen los contratos de seguro, son:

- \* El interés asegurable de la carga.
- \* Principio de **Indemnización**.

- \* Principio de causalidad.
- \* Principio de equidad.

#### Respuesta 4

En el caso del Instituto Nacional de Seguros, se le ofrecen al exportador los siguientes tipos de seguro:

- \* Seguro de **carga** importación-exportación, de acuerdo a las cláusulas del Instituto de Londres.
- \* Seguro de transporte interior: ofrece cobertura básica por fallas en el sistema de refrigeración, robo y asalto, maniobras de **carga** y descarga, movimientos bruscos, caída o vuelco accidental del contenedor y otros riesgos, caída o vuelco accidental de mercaderías y daños al contenedor o mercancías en predios.

## **ANEXO**

### **LOS INCOTERMS Y EL TRANSPORTE INTERNACIONAL**

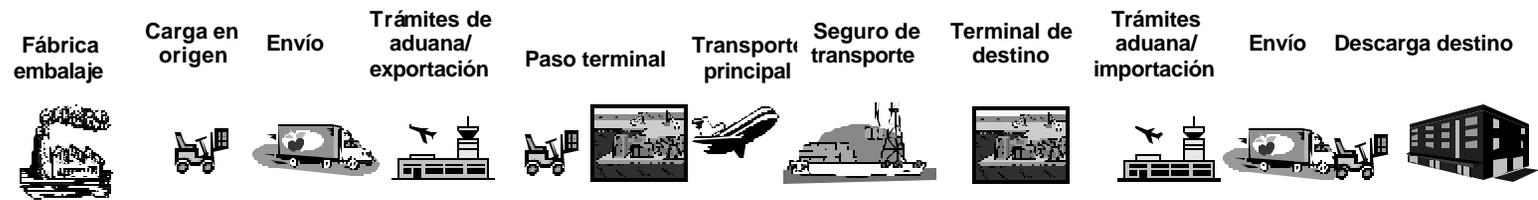
Los términos comerciales o Incoterms nacieron en el año de 1936, como parte de una iniciativa de la Cámara de Comercio Internacional, CCI, con el objetivo de establecer reglas claras de orden internacional que ayudaran a mejorar las prácticas de intercambio comercial, delimitando responsabilidades específicas entre las partes contratantes, de acuerdo al término negociado.

Cuando los comerciantes entran en un contrato para la compra y venta de mercancías, están libres de negociar términos específicos en su contrato. Estos términos incluyen el precio, la cantidad, y las características de las mercancías.

Asimismo, cada contrato incluye, a su vez, un Incoterm negociado por ambas partes, que les permite delimitar los detalles propios del despacho y transporte de la mercadería hasta el destino convenido; como por ejemplo, quién pagará el costo de cada segmento del transporte, quién es responsable de cargar y descargar la mercancía y quién se encargará de asumir el riesgo de la pérdida en un momento dado durante el envío internacional.

En el cuadro adjunto, se incluyen los Incoterms utilizados para las transacciones comerciales y se especifican las responsabilidades que corresponden a cada una de las partes contratantes, de acuerdo a cada uno de los términos.

**Medios de Transporte Carga y Seguro**  
**Términos Comerciales 2000 (Incoterms)**



	Fábrica embalaje	Carga en origen	Envío	Trámites de aduana/exportación	Paso terminal	Transport principal	Seguro de transporte	Terminal de destino	Trámites aduana/importación	Envío	Descarga destino
<b>EXW</b>	Comprador	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor
<b>FCA</b>	Comprador	Comprador	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor
<b>FAS</b>	Comprador	Comprador	Comprador	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor
<b>FOB</b>	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor
<b>CFR</b>	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor
<b>CPT</b>	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor
<b>CIF</b>	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Vendedor	Vendedor	Vendedor
<b>CIP</b>	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Vendedor	Vendedor	Vendedor
<b>DAF</b>	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Vendedor	Vendedor	Vendedor
<b>DES</b>	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Vendedor	Vendedor
<b>DEQ</b>	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Vendedor
<b>DDU</b>	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador
<b>DDP</b>	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador

 **COMPRADOR**  
 **VENDEDOR**

EXW (Ex Works / en fábrica)  
 FCA (Free Carrier / franco transportista)  
 FAS (Free Alongside Ship / franco al costado del buque)  
 FOB (Free on Board / franco a bordo)  
 CFR (Cost and Freight / coste y flete)  
 CIF (Cost, Insurance and Freight / coste, seguro y flete)  
 CPT (Carriage paid to / Transporte pagado hasta)

CIP (Carriage and insurance paid to / Transporte y seguro pagados hasta)  
 DAF (Delivered at Frontier / Entregada en frontera)  
 DES (Delivered Ex Ship / Entregada sobre buque)  
 DEQ (Delivered Ex Quay / Entregada en muelle)  
 DDU (Delivered Duty Unpaid / Entregada derechos no pagados)  
 DDP (Delivered Duty Paid / Entregada derechos pagados)

## GLOSARIO

**AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL O TRANSITORIO:** Persona que puede realizar y recibir embarques, consolidar y desconsolidar mercancías, actuar como operador de transporte multimodal sujetándose a las leyes de la materia y emitir documentos propios de su actividad, tales como conocimientos de embarque, guías aéreas, certificados de recepción, certificados de transporte y similares.

**AGRAVACIÓN DE RIESGOS:** Es la modificación o alteración posterior a la celebración del contrato que, aumentando la posibilidad de ocurrencia o peligrosidad de un evento, afecta a un determinado riesgo. El tomador del seguro o el asegurado deberán, durante el curso del contrato, comunicar al **asegurador** todas las circunstancias que agraven el riesgo.

**ARBITRAJE:** Es el sistema de solución de controversias previsto en los contratos de seguro, con arreglo al cual se encomienda la resolución del conflicto a la decisión de un juez árbitro quien, con arreglo a los antecedentes del caso, determina la procedencia de los argumentos de las partes mediante la dictación de una sentencia con carácter vinculante para las partes.

**ASEGURADO:** Es la persona, titular del interés sobre cuyo riesgo se toma el seguro. En el sentido estricto, es la persona que queda libre de riesgo y sobre la cual recae la cobertura del seguro.

**ASEGURADOR:** Es la empresa que asume la cobertura del riesgo, previamente autorizada a operar como tal por la Superintendencia de Valores y Seguros.

**AVISO O DENUNCIA DE SINIESTRO:** Documento o comunicación por el que el asegurado informa a su asegurador la ocurrencia de determinado hecho o accidente, cuyas características guardan relación, en principio, con las circunstancias previstas en la póliza para que proceda la **indemnización**.

**BENEFICIARIO:** La persona prevista en la póliza de seguro que recibe la indemnización o prestación convenida.

---

**BILL OF LADING:** Recibo dado por el transportista o su agente por las mercancías recibidas para su embarque, o embarcadas a bordo del navío. Es un documento de título semi-negociable, y al mismo tiempo que es un contrato contiene evidencias de los términos de tal.

**BUENA FE:** Principio básico y característico de todos los contratos que obliga a las partes a actuar entre sí con la máxima honestidad, sin interpretar arbitrariamente el sentido recto de los términos convenidos, ni limitar o exagerar los efectos que naturalmente se derivarían del modo en que los contratantes hayan expresado su voluntad y contraído sus obligaciones.

**CABOTAJE:** es el paso voluntario y legal de mercancías nacionales o nacionalizadas, entre puertos ubicados en el territorio aduanero nacional.

**CAPITAL ASEGURADO:** Es el monto máximo pagadero en caso de siniestro, previamente estipulado en las condiciones de la póliza.

**CARGA CONSOLIDADA:** Agrupamiento de mercancías pertenecientes a varios consignatarios, reunidas para ser transportadas de un puerto, aeropuerto o terminal terrestre con destino a otro puerto, aeropuerto o terminal terrestre, en contenedores o similares, siempre y cuando se encuentren amparadas por un mismo documento de transporte.

**CARGA:** Conjunto de mercancías que, para ser transportadas, son colocadas en un vehículo. Operación de colocación de mercancías en un vehículo de transporte.

**CARGO:** Monto que resulta de la revisión de los documentos con los que se tramitó el despacho de las mercancías o de los presentados por los transportistas.

**CARRIER:** Transportista.

**CARTA DE CRÉDITO:** documento financiero expedido a favor de un exportador por un banco, a solicitud y bajo la responsabilidad del comprador extranjero, para permitir la venta de artículos en términos y condiciones específicas de pago.

**CFS:** Container Freight Station - Estación de Fletes de Contenedores.

**CIM:** Carta de Porte Internacional para Ferrocarril

---

**CLÁUSULA DE ARBITRAJE:** Es aquella estipulación prevista en un contrato de seguro por la cual se somete cualquier dificultad suscitada entre el asegurado, contratante o beneficiario, según corresponda, y la compañía, en relación con la interpretación, aplicación, cumplimiento o incumplimiento o sobre cualquiera indemnización u obligación referente al contrato a la resolución de un juez arbitrador nombrado de común acuerdo por las partes o, en su defecto, por los Tribunales Ordinarios de Justicia.

**CLÁUSULAS ADICIONALES:** Son aquellas cláusulas accesorias a uno o más textos de pólizas determinados, que permiten extender o ampliar las coberturas comprendidas en las condiciones generales de un texto registrado; incluyen riesgos no contemplados o expresamente excluidos, o eliminan restricciones, condiciones u obligaciones que afecten o graven al asegurado contratante.

**CLÁUSULAS ALTERNATIVAS:** Son aquellas cláusulas sustitutivas de un artículo o cláusula.

**CLÁUSULAS DE USO GENERAL:** Son aquellas que, por su naturaleza, tipo o finalidad, permiten su uso común o general en los distintos modelos de pólizas registrados que no contengan tal estipulación específica; tales como reglas de solución de dificultades o controversias, resolución de contrato por no pago de prima y cláusula de acreedor prendario o hipotecario.

**COBERTURA:** Responsabilidad asumida por un asegurador en virtud del cual se hace cargo, hasta el límite estipulado, del riesgo y las consecuencias económicas derivadas de un siniestro.

**COEFICIENTE DE ESTIBA:**  $C_e = V/P$ ; siendo  $V = \text{Volumen (m}^3\text{)}$  y  $P = \text{Peso (Tn}^3\text{)}$ .

**COLLET SURCHARGE:** Recargo por cobro del flete en destino.

**CONOCIMIENTO DE EMBARQUE:** Recibo de las mercancía puestas a bordo de un barco, firmado por la persona o **agente** que se compromete por contrato a transportarlas.

**CONDICIONES GENERALES:** Son las cláusulas de los contratos tipo que deben utilizar las entidades aseguradoras en la contratación de los seguros, que contienen las regulaciones y estipulaciones mínimas por las que se rige el contrato respectivo,

---

tales como riesgos cubiertos y materias aseguradas, exclusiones de cobertura, derechos, obligaciones y cargas del contrato, etc.

**CONDICIONES PARTICULARES:** Son aquellas estipulaciones que regulan aspectos que por su naturaleza no son materia de condiciones generales y que permiten la singularización de una póliza de seguros determinada, especificando sus particularidades; tales como requisitos de aseguramiento, individualización del asegurador, contratante, asegurado y **beneficiario**, deducibles, etc.

**CONFERENCIAS MARÍTIMAS:** Son asociaciones voluntarias entre las compañías navieras (privadas y estatales) que buscan establecer una política común sobre el tráfico marítimo regulando los fletes, la cantidad y la calidad de los servicios que prestan, logrando una mayor eficiencia operativa con un sistema de frecuencias debidamente organizadas y estableciendo a su vez disposiciones diversas, como por ejemplo respecto a la antigüedad de los buques, los que deben tener menos de 15 años de antigüedad, además de equipos con los que deben contar las empresas para poder formar parte de la conferencia, como así también respecto a los servicios anexos que la compañía pueda proporcionar.

**CONTRATANTE O TOMADOR:** Es la persona que contrata el seguro con el asegurador.

**CORREDOR DE SEGUROS:** Persona natural o jurídica, auxiliar del comercio de seguros, autorizado por la Superintendencia de Valores y Seguros, responsable de la intermediación de seguros y del asesoramiento en su contratación, con cualquier compañía de seguros. Ofrece las condiciones más convenientes a los intereses del asegurable, asiste durante la vigencia, modificación del mismo y durante el momento del  **siniestro**.

**CTBL:** Combined Transport Bill of Lading. Documento de transporte multimodal

**CY:** Container Yard - Almacén de contenedores.

**DEDUCIBLE:** Cantidad o fracción porcentual que se establece en algunas pólizas que es de cargo del asegurado y no es indemnizable por el asegurador.

---

**DURACIÓN DEL SEGURO (VIGENCIA):** Es el período durante el cual el asegurador toma bajo su cargo los riesgos cubiertos por la póliza. Se encuentra mencionado en las **condiciones particulares** de la póliza.

**EXCLUSIONES:** Son las circunstancias o hechos exceptuados de cobertura, y que se encuentran taxativamente enunciados en la póliza.

**INDEMNIZACIÓN:** Es la cantidad o prestación de cargo del asegurador en caso de *siniestro*, de acuerdo a las condiciones de la póliza.

**INFORME DE LIQUIDACIÓN:** Documento emitido por un liquidador de siniestros dentro del contexto del procedimiento de liquidación de un siniestro, que se pronuncia técnicamente sobre la procedencia de la cobertura y la determinación de la pérdida y la indemnización, si esta procede. Señala el valor real del bien siniestrado y el procedimiento empleado para obtenerlo.

**INFRASEGURO:** Existe cuando el monto asegurado no coincide con el valor del objeto, la cantidad asegurada es inferior al valor comercial del objeto asegurado al momento del siniestro. En este caso se aplica la regla proporcional o prorrateo entre la cantidad asegurada y la que no lo esté.

**INTERMEDIARIO DE SEGUROS:** Personas naturales o jurídicas dedicadas a la producción o intermediación de seguros.

**LIQUIDACIÓN DE SINIESTROS:** Procedimiento establecido para ajustar los daños provocados por un siniestro, determinar la procedencia de la cobertura contratada en la póliza y el monto de la indemnización por pagar, si corresponde.

**MANIFIESTO DE CARGA:** Documento en el cual se detalla la relación de la mercancía que constituye la carga de un medio o de una unidad de transporte, y se expresan los datos comerciales de las mercancías.

**MANIFIESTO DE MERCANCÍAS DESCONSOLIDADAS:** Documento elaborado por el agente de carga internacional, en el cual se detallan las mercancías desconsolidadas pertenecientes a diferentes consignatarios.

**OFERTA DE SEGUROS:** Ofrecimiento efectuado por el asegurador directamente, o a través de un corredor de seguros, en que propone a una persona determinada o al

---

público en general las condiciones y términos del contrato de seguro para la cobertura del riesgo.

**PÉRDIDA TOTAL:** Aquella que supone la destrucción completa o la privación irremediable del bien asegurado, o de tal modo que el daño lo hace perder definitivamente la aptitud para el fin a que estaba destinado. Constituirá pérdida total del bien asegurado el **siniestro** que ocasione un daño de al menos tres cuartas partes de su valor.

**PERÍODO ACTIVO MÍNIMO:** Corresponde al período de tiempo que debe ocurrir entre cada **siniestro**. Es decir, el tiempo mínimo para activar nuevamente el seguro (aplicable a desempleo o incapacidad temporal, por ejemplo).

**PÓLIZA DE SEGURO:** Es el instrumento con que se perfecciona y prueba el contrato. Debe contener todas las normas que de forma general, particular o especial regulan la relación contractual convenida entre el asegurador y el asegurado.

**PRIMA:** Es la retribución o precio del seguro cuyo pago es de cargo del contratante o asegurado.

**PRINCIPIO INDEMNIZATORIO:** Regla básica en materia de seguros por la cual el valor de la indemnización tendrá su límite en el monto del daño causado, no puede transformarse en objeto de lucro o ganancia para el asegurado.

**RIESGO:** Es la probabilidad de ocurrencia de un **siniestro**. Es la posibilidad de que la persona o el bien asegurado sufra el **siniestro** previsto en las condiciones de la póliza.

**RIESGOS INASEGURABLES:** Son aquellos que quedan fuera de la cobertura general por parte de las aseguradoras.

**SEGURO:** Contrato por el cual el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima a abonar, dentro de los límites pactados, un capital u otras prestaciones convenidas, en caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura. El seguro brinda protección frente a un daño inevitable e imprevisto, tratando de reparar materialmente, en parte o en su totalidad, las consecuencias. El seguro no evita el riesgo; resarce al asegurado en la medida de lo convenido, de los efectos dañosos que el **siniestro** provoca.

**SINIESTRO:** Es la concreción del riesgo, es decir, su materialización, como el incendio que devora una fábrica, el robo de mercancías, el hundimiento de una nave, la rotura de una maquinaria, el terremoto, la muerte prematura de un padre de familia, entre otros. Es en este momento que el seguro también materializa su acción de protección e indemnización.

**SOBREPRIMA O EXTRAPRIMA:** Recargo a la prima cuando se trata de riesgos agravados, por ejemplo por actividades peligrosas o deportes riesgosos.

**SOBRESEGURO:** Aquel en que la cantidad asegurada excede del valor comercial del objeto asegurado al momento del siniestro.

**SUBROGACIÓN:** Es la transferencia de los derechos que correspondan al asegurado contra un tercero, en razón del siniestro, al asegurador, hasta el monto de la indemnización que abone. El asegurado es el responsable de todo acto que perjudique este derecho del asegurador.

**TERMINACIÓN DEL SEGURO:** Se refiere al hecho que pone fin a la vigencia del contrato de seguro, ya sea por la llegada del plazo de duración pactado, o por el no pago de primas o, también, por la ocurrencia de un siniestro.

**TRANSPORTISTA:** Persona que traslada efectivamente las mercancías o que tiene el mando del transporte o de la responsabilidad de este.

## Bibliografía

### Textos

1. Barahona Juan Carlos, Monge Guillermo. (2006). *Logística comercial y modernización aduanera en Centroamérica*. San José: EUNED.
2. Caterora P, Graham J. (2006) *Marketing internacional*. México: Ed. McGraw Hill.
3. Osorio, Cristóbal. (2001). *Diccionario de comercio internacional*. Ediciones ECOE. Bogotá.
4. Portales, Genaro de Jesús. (2006) *Transportación internacional*. México: .Ed. Trillas.
5. Procomer, (2002). *Trámites y documentos para exportar*. San José.

### Páginas Web

1. Portal del Instituto Nacional de Seguros. <http://portal.ins-cr.com>
2. Cisneros Salvatierra, Maximo Cesar. "El contrato de seguro"  
<http://www.monografias.com/trabajos17/contrato-seguro/contrato-seguro.shtml>
3. Mesa, Miguel. (2001). "El contrato de seguro".  
<http://www.ciberconta.unizar.es/leccion/der002/INICIO.HTML>
4. Genworth Seguros [www.geseguros.com/Otros/HistoriaSeguro.aspx](http://www.geseguros.com/Otros/HistoriaSeguro.aspx)
5. <http://www.tecnipublicaciones.com/mercancias/>
6. <http://www.proexport.com.co/vbecontent/logistica>