

6

S U M A R I O :

- EDITORIAL.
- NOTICIAS.
- INFORMACION.
 - Ranking de Primas.
 - El Seguro y la C.E.E.
- DOSSIER.
 - Gerencia de Riesgos. Papel de la Seguridad y el Seguro.
 - Eduardo Miller.
 - Manual de Introducción al Seguro de Transportes de Mercancías.
 - "La Suiza".
 - Tipos de cotización en contratos internacionales.
 - Carlos Morell.
 - Anteproyecto de Ley de Fondos de Pensiones.
 - Texto de "CINCO DIAS".

EDITORIAL .-

En cuanto al contenido del Boletín, en su aspecto informativo, hay que destacar informaciones recientes sobre las estadísticas de recaudación de primas de 1985, que se complementan con la comparación del conjunto de Países de la C.E.E.

Más elaborado está el informe que UNESPA hace del Seguro Español en cifras, si bien está referido al año 1984.

A continuación se recoge un informe sobre dos casos singulares de la Legislación Comunitaria, referida a materia de seguros de Automóviles, del Reaseguro, el Seguro directo no veda el seguro directo de vida, Agentes de Seguros, Seguros del Automóvil, Seguro de Crédito a la Exportación.

El Dossier se inicia con la conferencia que desarrolló nuestro amigo Eduardo Miller Margollés en las Jornadas Técnicas de CEPREVEN, durante la última SICUR. Una vez leído, no sorprende a nadie el éxito que produjo y la masiva participación en el coloquio que siguió a su exposición.

El complejo mundo del Seguro de Transporte de Mercancías se desarrolla con la fotocopia del Manual que nos cedió "LA SUIZA", y que no había podido ser encajado en el nº 5 del Boletín por exceso de originales. Se ha trasladado, tal cual fue enviado por esta Aseguradora, a Manuel Morán. Aquellos interesados en poseer este Manual, pueden dirigirse a "La Suiza", en virtud del ofrecimiento que nos hicieron.

Complementa esta importante cuestión un Artículo de Carlos Moral, de IBM, en que aborda aspectos del transporte en contratos internacionales.

Por último, este Boletín recoge el "último" anteproyecto de la Ley de Fondos de Pensiones, que por los comentarios coetáneos a su publicación, no convencieron ni a Tirios ni a Troyanos. El adelantamiento de las Elecciones Legislativas ha parado su debate y esperamos confiados en un proyecto más satisfactorio.



BOLETIN INFORMATIVO

- NOTICIAS

APD. Asociación para el Progreso de la Dirección.-

Se está en contacto con esta Asociación para que, a través de su Organización se desarrolle una jornada sobre : "RISK MANAGEMENT, Riesgos Industriales y Seguros", que se desarrollaría por ponentes de AGERS.

Dado el apretado calendario de APD, no ha sido posible encajarla en Mayo o Junio, por lo que habrá de hacerse durante los meses de Septiembre a Octubre.

Esta misma jornada, que se celebraría primero en Madrid, podría ser celebrada seguidamente en Barcelona y Bilbao, también bajo los auspicios de APD.

III Jornada sobre Gerencia de Riesgos y Seguros.-

Se celebraron en un importante Hotel de Barcelona, organizadas por el -- "Club del Ejecutivo de Seguros", con la colaboración de COSPA DATA, S.A., WINTER THUR y Unión Catalana de Entidades Aseguradoras y Capitalización -UCEAC-, los -- días 24 y 25 de Febrero.

Las Conferencias que se desarrollaron bajo un lema común, que era la Responsabilidad Civil, fueron :

- El deber de salvamento y el Seguro de RC.
- Novedades del Seguro de RC.
- El Riesgo por Daños Inmateriales.
- El Seguro de RC. Productos para fabricantes de bienes intermedios.
- Análisis de un siniestro de RC en una gran empresa.
- El Seguro de RC ante los riesgos de la industria química.
- La Responsabilidad Civil : Un Seguro de difícil importación.
- El profesional y el Seguro de RC. ,

todas de un alto grado de interés y actualidad.

Hubo una amplia inscripción de miembros de esta Asociación.



Se constituyó en el año 1.974 formando parte las Asociaciones Nacionales siguientes :

AIRMIC	de	Inglaterra
A.N.R.A.	de	Italia
A.O.G.	de	Holanda
GACI	de	Francia
GAI	de	Bélgica
V.I.V.	de	Alemania

El objeto principal de la Asociación es la de reunir periódicamente a los presidentes y delegados de las distintas asociaciones para intercambiar impresiones sobre la problemática actual de los seguros en el mundo, e intentar su solución por medio del diálogo, seminarios mesas de trabajo y organización de Conferencias tales como la bianual que se celebra en Montecarlo en cooperación con la Asociación Americana RIMS.

Los fondos de esta asociación provienen principalmente de las cuotas de sus asociados y de las ganancias que reportan las conferencias.

En el año 1.985 AGERS fué oficialmente aceptada como miembro de pleno derecho en dicha Asociación.

Como tal miembro hemos sido invitados a asistir a la Asamblea General mantenida en Bruselas el pasado día 7 de Marzo. Como representante de AGERS asistió nuestro vocal para asuntos Internaciones J. Quintero.

INFORME SOBRE LA ASAMBLEA

Asistentes :

D. Farthing	AIRMIC
P. de Guidi - P D'Alimonte - G. CUNEO	ANRA
J. Auriol - J. Cl. Cusset - R. Micalet	GACI
H.W. Arntz	AOG
H. Schermin	VIV
J. Quintero	AGERS
F. Settembrino - O. Leroy	GAI
T. Broekema (antiguo presidente-retirado)	Invitado

ASUNTOS TRATADOS

a) Resultado conferencia Montecarlo

Se revisaron los gastos e ingresos, llegándose a la conclusión de que los neficios (1.600.000 francos belgas aproximadamente) se habían desviado ligeramente con el presupuesto principalmente debido a la cantidad de conferenciantes invitados (67) que no pagan cuotas de inscripción y además hay que abonarles viaje y estancia. Se acordó recortar en lo posible dicho número para la próxima conferencia. Ya se está empezando la organización de la próxima conferencia a celebrar en Montecarlo para Octubre del 87.

b) Estado de cuenta al 31.12.85

Se presentó el estado de cuenta el cual arroja un saldo positivo de 4.500.000 francos belgas.

Se discutió largamente como se debería usar dicho fondo en beneficio de los Asociados.

Uno de los objetivos fué la contratación de un empleado fijo que llevase todos los asuntos administrativos y organización de seminarios y conferencias.

Debido al alto costo de esta clase de empleado (2.500.000 FB) se rechazó por unanimidad.

J. Quintero apuntó que el trabajo puramente administrativo fuese encomendado a alguna persona retirada conocida mediante cierta retribución y el trabajo de organización de mesas de trabajo, seminarios, conferencias, etc. se repartiese entre los miembros de la Asociación, en forma de comités, etc. y que para el buen funcionamiento de estos trabajos se reuniesen mas periódicamente y a gastos pagados con el fondo de la Asociación. Esto tendría doble fin, la consecución del trabajo en cuestión y la oportunidad de constatar más periódicamente.

Esta idea fué bien acogida y apoyada por otros miembros.

Tambien se apuntó emplear este fondo en la organización de seminarios para los Asociados.

c) Presupuesto 1.986

Para cubrir gastos normales de la Asociación se creyó conveniente subir la cuota de 50.000 a 60.000 F.B. Los ingresos por conferencia no se tienen en cuenta.

Hubo discrepancias al respecto pero al final se acordó por votación aceptar la propuesta de 60.000 F.B.

d) Renovación Directiva

Fueron designados como nuevos miembros de la Directiva el Presidente de AGERS, Sr. Maldonado en calidad de Director y J. Quintero como " Deputy Director " en sustitución de otros salientes por teminación del período de 3 años.

e) Mesas de Trabajo

Actualmente están constituidas las siguientes mesas de trabajo.

Responsabilidad Civil
Transporte
Incendio
Relaciones con la Cámara de Comercio de LA CEE

Los miembros designados en estos grupos de trabajo se reúnen periódicamente para discutir los temas de vigor.

En esta asamblea se trató del tema de Responsabilidad Civil por ser este el más urgente debido a la actitud de los Aseguradores de no aceptar este riesgo. El presidente moderador tuvo que intervenir y suspender los diálogos, debido al giro que estaba tomando las conversaciones, recordando que para estas discusiones existían las mesas de trabajos y no en la Asamblea General ya que el tiempo que teníamos era muy corto.

Se iba a instar a los responsables de este grupo de trabajo que organicen una reunión para junio, a la cual estábamos invitados así como si queríamos formar parte del grupo de trabajo.

f) Varios

Se acordó seguir siendo miembro de IFRIMA y aceptar la solicitud de este de una contribución fijándose ésta en 1.000 F.B. y si necesitan más tendrán que demostrarlo, substituyéndose esta contribución a 1.500 F.B.

COMENTARIOS

Debido a nuestra integración en el Mercado Común Europeo, situación problemática de los seguros en la actualidad, la libre contratación con Cías. Europeas que se establezcan en España, etc., el pertenecer a esta Asociación significa un medio de conocimiento actualizado del mercado del seguro, para a su vez pasarlo a nuestros asociados, también hay que tener presente que esta Asociación está muy ligada a la Americana RIMS.

Huelva, 12 Marzo 1.986



BOLETIN INFORMATIVO
- INFORMACION

Así crece el seguro español

Ha causado sensación en medios aseguradores el análisis sobre el crecimiento del seguro español que ha publicado el documentado informe «BISS».

El cuadro que sigue recoge el crecimiento real (es decir, descontada inflación) por ramos en 1985.

RAMO	1985	% real
Automóviles	186.139	2,4
Vida	73.303	16,3
Asist. sanitaria/ enfermedades	64.074	9,0
Incendios	46.589	(0,4)
Accid. personales	44.734	0,6
Multirriesgos	37.312	24,4
Transportes	33.571	(8,7)
Decesos	31.294	5,4
Crédito/caución	12.705	3,5
R. c. general	11.973	6,1
Agrarios	7.221	(10,5)
Robo	6.838	(2,8)
Defensa jurídica	6.478	(3,7)
Resto ramos	11.062	0,4
Total	573.266	4,9

Las cifras hablan por sí solas, y lo cierto es que excepto el crecimiento del seguro de vida —producido por la «fiebre» de la preocupación de las pensiones de la Seguridad Social—, y el crecimiento en multirriesgos, los restantes ramos, si incluimos la inflación, de crecimiento, nada. Asistencia sanitaria y enfermedad ha tenido un aumento de tarifas y, sin embargo, se ha considerado como crecimiento.

Una estadística —en opinión de expertos actuariales y estadísticos, tanto de compañías españolas, como de mutuas y entidades extranjeras— que «produce equívocos con mezclas que distorsionan los datos globales de crecimiento del seguro, y que afecta a índices como productividad y distribución».

El doctor Scheidemann, destacado experto estadístico, manifestó a preguntas de CINCO DIAS, que los datos presentados triunfalmente por la patronal del seguro, al hablar del sector en 1985 «eran cuando menos exagerados en sus planteamientos».

El seguro no cubre el IVA

No se sorprenda si un taller de reparación de automóviles le piden que pague un trabajo garantizado por póliza de seguros en su compañía. Pero consulte a esta primero si va a abonarle después el Iva.

Según representantes del gremio de talleres, la vieja batalla que venían manteniendo con muchas compañías de seguros sobre la repercusión del impuesto de tráfico de empresas se ve agravado ahora con el impuesto comunitario, el 12 por ciento. La Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines ha recomendado a sus afiliados

que «realicen el cobro de sus facturas directamente a los usuarios de los vehículos».

La Dirección general de Seguros ha tardado varios meses en pronunciarse sobre el caso. Recientemente lo ha hecho afirmando la obligación de los talleres de incluir el Iva en las facturas aunque se trate de reparaciones cubiertas por una aseguradora. Pero también antes el ministerio de Hacienda se había pronunciado en el mismo sentido respecto al Ite y la fuerza «negociadora» de un buen número de compañías de seguros, había logrado mantener la costumbre de no pagar.

ing de primas

ix, de líder

Unión y El Fénix continúa la cabeza de las empresas de seguros de España. El volumen de primas obtenido por la misma en el año estuvo cercano a los 200 millones de pesetas, lo que supone el 4,76 % del total de primas emitidas en el sector. Hay una diferencia de casi 10.000 millones de pesetas, pero Mapfre ocupó el primer puesto en grupos aseguradores.

El sector mantuvo durante el año una tendencia a incrementar su volumen de primas, sin embargo, este incremento ha sido inferior al obtenido en 1984. En este año, el crecimiento fue del 16,2 %. En 1985, el porcentaje se ha reducido al 4,9 %. Pese a todo, el volumen de primas obtenidas por el seguro de vida durante el pasado año pasó el medio billón de pesetas (3,9 millones de pesetas), lo que supone la parte del león del crecimiento del seguro de vida de automóviles, que alcanzó los 120.833 millones de pesetas, aunque sólo creció un 2,4 %.

Las veinte primeras compañías de seguros en España en 1985 según el informe de UNESPA son:

Compañía	Primas (mill. pts.)	(%) s/total
Fénix	25.285,61	4,76
Mutua	15.887,76	2,99
Andalucía	15.785,23	2,97
Galicia	13.372,33	2,52
Alfonso XIII	12.125,86	2,28
Mapfre	11.733,55	2,21
Seguros	10.893,00	2,05
Seguros	10.446,67	1,97
Seguros	10.390,71	1,96
Seguros	10.178,63	1,92
Seguros	9.770,06	1,84
Seguros	9.730,01	1,83
Seguros	9.343,57	1,76
Seguros	8.243,60	1,55
Seguros	7.866,36	1,48
Seguros	7.436,62	1,40
Seguros	7.112,58	1,34
Seguros	7.071,95	1,33
Seguros	6.761,78	1,27
Seguros	6.685,12	1,26

1.8. SECTOR ASEGURADOR

Las primas recaudadas por el sector en 1985 ascendieron a 600.000 millones de pesetas, un 11,5/12 por 100, en términos nominales, más que en 1984, según el presidente de UNESPA (3/3,5 por 100, en términos reales). Para este año prevé una recaudación en torno al billón de pesetas, lo que permitirá al sector asegurador español situarse en el décimo lugar de la lista mundial, frente al decimotercer puesto actualmente. Dado que el consumo de primas de seguro por habitante en la CEE es cinco veces superior al de España, el campo de actuación para las compañías nacionales es muy grande, añadió.

Se observa que España en el contexto comunitario ha ido ganando importancia en el transcurso del trienio. Asimismo, han ganado importancia Irlanda, Italia y Reino Unido y la han perdido Alemania, Bélgica y Francia.

 PRIMAS EMITIDAS
 (Millas de millones de ECUS)

	1982	1983	Estim. 1984
1. COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA			
Alemania	39,38	41,31	42,57
Reino Unido	28,45	33,42	35,32
Francia	23,66	23,18	26,20
Italia	7,62	8,69	10,35
Holanda	8,26	9,05	9,20
Bélgica	3,47	3,49	3,87
Dinamarca	2,17	2,34	2,63
Irlanda	1,35	1,73	2,09
Grecia	0,35	0,37	0,40
Luxemburgo	0,11	0,12	0,13
TOTAL	114,82	123,70	132,56
ESPAÑA	2,97	3,37	4,19
Portugal	0,56	0,56	0,62
TOTAL	118,35	127,63	137,37
ESPAÑA: % primas s/ total CEE			
— Sin España y Portugal ...	2,59	2,72	3,16
— Con España y Portugal ...	2,51	2,64	3,05
2. PAISES EUROPEOS NO INTEGRADOS EN LA CEE			
Suiza	6,12	7,47	7,92
Suecia	3,57	4,35	4,73
Austria	2,91	3,18	3,47
Finlandia	2,25	2,57	2,96
Noruega	2,09	2,58	2,91
Yugoslavia	0,46	0,65	0,63
Turquia	0,18	0,18	0,19
TOTAL	17,58	20,98	22,81
% s/ el total de la CEE	14,85	16,44	16,60

FUENTE: Riesgo.

 RENTA NACIONAL
 EMISION PRIMAS SEGURO DIRECTO

	% primas s/ renta 1982
Reino Unido	0,70
Alemania	0,65
Holanda	0,64
Francia	0,49
Bélgica	0,47
Dinamarca	0,43
Italia	0,24
Grecia	0,10
Irlanda	—
Luxemburgo	—
ESPAÑA	0,22
Portugal	0,10

FUENTE: Riesgo.



EL SEGURO ESPAÑOL EN CIFRAS

EL SEGURO PRIVADO ESPAÑOL EN 1984 SE CARACTERIZO POR:

CLASIFICACION DEL VOLUMEN DE PRIMAS EMITIDAS POR TIPOS DE ENTIDADES

PRIMAS
 Su importe ascendió a 605.633,86 millones de ptas. Pág. 3

SINIESTRALIDAD
 El importe de los siniestros ascendió a 385.201,56 millones de ptas. Pág. 7

EMPLEO
 El Sector dió ocupación a 77.216 personas en un conjunto de 763 entidades. Pág. 10

EL SEGURO: INVERSOR INSTITUCIONAL
 Las entidades aseguradoras son unos importantes intermediarios financieros, pues la cobertura de sus reservas supuso unas inversiones de 600.594,21 millones de ptas. Pág. 11

PUESTO EN EL SEGURO MUNDIAL
 El Seguro Español se encuentra situado en el lugar 13 en el condecorato del Seguro mundial. Pág. 12

	Nº	Volumen de primas (en millones)	%
Sociedades			
Anónimas	418	328.772,17	55,94
Mutuas de Seguros	131	82.795,24	13,67
Entidades			
Extranjeras que operan en España			
Mutuas Patronales de Accidentes del Trabajo	31	42.666,91	7,05
Capitalizadoras	101	121.275,66	20,02
Reaseguradoras puras (*)	12	2.159,67	0,36
Cías. Nacionales que aceptan Reaseguro (*)	(11)	18.966,80	(3,13)
Entidades Españolas que operan en el Extranjero			
	10	17.964,21	2,96
Total	763	605.633,86	

(*) Las primas aceptadas por las reaseguradoras no se suman al total de las primas emitidas, dado que gran parte de éstas configuran las primas aseguradas.

EVOLUCION DE LAS PRIMAS DE SEGURO DIRECTO EN LOS ULTIMOS AÑOS

AÑO	(millones ptas.)	
	EN PTAS. CORRIENTES DE CADA AÑO	EN PTAS. CONSTANTES DE 1965 (1)
1965	25.209,00	25.209,00
1970	39.399,41	30.756,76
1975	98.518,32	43.495,95
1980	267.413,64	50.313,01
1981	312.256,49	51.265,23
1982	354.246,50	50.839,05
1983	401.468,77	51.397,87
1984	464.234,32	53.397,09

(1) Utilizando como defactor los índices de precios al consumo.

LAS PRIMAS DE LOS RAMOS MAS IMPORTANTES

	1983	1984	Crecim. año 1983 =100
Automóviles	129.144,36	150.281,88	116,4
Asistencia Sanitaria y Enfermedad	46.486,61	53.235,04	114,52
Incendios	38.723,35	34.933,56	110,8
Accidentes Personales	32.890,94	36.628,31	111,4
Transportes	25.960,66	31.385,39	120,9
Decesos	20.996,97	24.117,57	114,9
Crédito y Caucción	10.252,72	10.679,81	104,2
Responsabilidad Civil	8.411,36	9.442,65	112,3
Robo	5.518,79	5.787,65	104,9
Los demás (1)	58.632,84	67.990,65	115,9
Vida	48.569,53	57.715,92	118,0
Capitalización	2.299,73	2.159,67	96,3
Accidentes del Trabajo (2)	115.477,80,66	121.275,76	105,9
TOTAL	543.365,66	605.633,86	111,5

(1) Incluye Multirriesgos y Negocio en el Extranjero de Entidades Españolas.

(2) Sólo la parte correspondiente a las Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo, pues el resto de la cobertura se realiza por la Seguridad Social en Donación de AGERS al Centro de Documentación de FUNDACIÓN MAPFRE

LA ACTIVIDAD REASEGURADORA AÑO 1984

Reaseguro Aceptado	
En España	21.362,38
Del Extranjero	10.351,38
Total	31.713,76
Reaseguro cedido	
En España	27.597,07
Al Extranjero	100.581,59
Total	128.178,66

Las Reaseguradoras Puras aceptaron primas por valor de 18.996,80 millones de Ptas. contra 9.366,51 millones de Ptas. de primas cedidas, que no figura en los datos anteriores.

El saldo neto de las operaciones por reaseguro con el Exterior debe tener en cuenta los siniestros y las comisiones reintegradas entre otras partidas.

LA SINIESTRALIDAD

El importe de la Siniestralidad por ramos en 1984 fue:

SEGUROS PERSONALES	161.603,96	43,43
Vida y Capitalización	52.600,23	14,14
Asistencia Sanitaria	44.448,41	11,95
Accidentes Personales	13.784,11	3,70
Decesos	12.153,94	3,27
Enfermedades	573,71	0,15
Accidentes del Trabajo	38.043,56	10,22
SEGUROS DE DAÑOS	210.487,17	56,57
Automóviles	111.145,29	29,87
Incendios	20.370,09	5,47
Transportes	27.389,34	7,36
Multirriesgos	15.404,66	4,14
Responsabilidad Civil	5.723,82	1,54
Robo	6.290,41	1,69
Los demás	24.163,56	6,49
TOTAL SEGURO	372.091,13	100
Por empresas españolas en el extranjero	13.110,43	
TOTAL	385.201,56	

EL SEGURO DEL AUTOMOVIL (QUE REPRESENTA EL 32,2% DE LAS PRIMAS DE SEGURO DIRECTO)

Equilibrio Técnico	%
Sobre primas representan los gastos:	
Gastos de gestión interna	18,90
Gastos de gestión externa	13,95
Siniestralidad	65,97
TOTAL	98,82

Cuenta con un superávit de 1,18% en su equilibrio técnico.

EL SEGURO DE VIDA Y CAPITALIZACION (QUE SUPONE EL 14,14% DEL SEGURO DIRECTO)

Equilibrio Técnico	%
Sobre primas representan los gastos:	
Gastos de gestión interna	15,10
Gastos de gestión externa	9,70
Siniestralidad	89,35
TOTAL	114,15

Rendimientos financieros de las reservas 15,20
 Ello representa un superávit de 1,05 en el Ramo.

EL PERSONAL DEL SECTOR

En Sociedades Anónimas	25.038
En Mutuas de Seguros	5.072
En Entidades Extranjeras que operan en España	3.457
En Reaseguradoras Puras	193
En Compañías de Capitalización	431
En Mutuas Patronales de Accidentes del Trabajo	8.924
Suma	43.115
Agentes de Seguros	25.654
Personal de Agencias	5.219
Peritos Tasadores de Seguros	1.580
Otro personal	1.648
Total	77.216

De este personal, el 29,18% son mujeres, y el 13,68% son cuadros ejecutivos

RESERVAS Y SOLVENCIA (EN EL SEGURO DIRECTO) AÑO 1984

SOLVENCIA	(millones ptas.)
Patrimonio propio no comprometido	228.528,84
RESERVAS TECNICAS	
Reservas técnicas legales	532.501,32
INVERSIONES	
En Inmuebles	178.898,21
En Valores mobiliarios	289.829,78
En otras inversiones	132.166,22
TOTAL DE INVERSIONES	600.594,21

En 1984 se produjo un inmovilizado total de 1.361.624,37 millones de ptas.

El Sector Asegurador es un importante intermediario financiero, que fomenta de manera fundamental el ahorro a largo plazo.

POSICION DE ESPAÑA EN EL SEGURO MUNDIAL

España ocupa el lugar nº 13 en el conjunto del Seguro mundial con una cuota de mercado de 3.258 millones de dólares en 1983 (último dato real disponible) que supone el 0,78 por 100 del total mundial.

Supone este dato, en términos comparativos, que el Sector norteamericano es 56,3 veces el volumen del español. Respecto a Japón, la segunda potencia mundial, el multiplicador es 17,5; para Alemania R. F., tercera potencia, se multiplicaría por 12; para Gran Bretaña, por 9; para Francia, por 6,7; Canadá, por 3,7; Países Bajos, 2,5; Australia, 2,1; Suiza, por 1,81; Italia, 2,1; Bélgica, 1,30, y Suecia, 1,42.

Si comparamos la posición de España respecto a otras magnitudes con el resto del mundo vemos que:

	PUESTO
En número de habitantes, el.....	15.º
En producción de cemento, el.....	6.º
En producción de vehículos de turismo, el.....	6.º
En producción de energía eléctrica, el.....	11.º
En producción de seguros, el.....	13.º
El tamaño de nuestra flota mercante por toneladas de registro bruto, el.....	13.º
En producción de acero, el.....	13.º
En producción de carbón, el.....	14.º

Lo que demuestra una posición relativa semejante al resto de los principales sectores económicos.

LEGISLACION

Las disposiciones que enmarcan jurídicamente el Seguro Privado español son: la Ley de Contrato de Seguro, de 8/10/80 («BOE», 17/10/80); la Ley de Ordenación del Seguro Privado, de 2/8/84 («BOE», 4/8/84); Reglamento de Ordenación del Seguro Privado, de 1/8/85 («BOE», 3, 5 y 6 del 8/85); Texto Refundido de la Ley Reguladora de la Producción de Seguros Privados, de 1/8/85 («BOE», de 3/8/85).

Estas disposiciones actualizan el marco legal en el que ha de desarrollarse la actividad del seguro privado español en el futuro, posibilitando su desarrollo con normas semejantes al resto de la Europa comunitaria.

EL SEGURO Y LA C.E.E

DOS CASOS SINGULARES

A) *La aproximación en materia de seguros de automóviles.*

El seguro del automóvil ha sido objeto de regulación a través de dos directivas comunitarias. Tanto la primera de 24 de abril de 1972 (DOCE de 2-5-1972), como la segunda de 30 de diciembre de 1983 (DOCE de 11-1-84), se proponen aproximar las legislaciones de los Estados miembros por lo que respecta al aseguramiento de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos de motor.

Se entendió que el control en frontera del seguro de responsabilidad civil del conductor venía a entorpecer la libre circulación de los vehículos automóviles y de las personas en el seno de la Comunidad. Y por esta razón, la «Primera Directiva», en su art. 2.º, suprime el control de la «Carta Verde» para los vehículos que tengan su emplazamiento habitual (es decir que estén matriculados) en uno de los Estados miembros y que entren en otro Estado miembro. Ahora bien, hay que advertir que la Directiva no suprime la «Carta Verde», sino tan sólo su control en frontera.

La supresión del control en frontera de la «Carta Verde» se basa en la presunción de que todo vehículo de la Comunidad que circula por territorio comunitario se encuentra cubierto por un seguro. Para que esta presunción tuviera un apoyo real, la Directiva impuso a los Estados miembros la necesidad de adoptar medidas para que todo vehículo matriculado en territorio comunitario estuviera cubierto por un seguro. Este seguro obligatorio debía cubrir «Los daños causados en el territorio de los Estados miembros, según la legislación en vigor en estos Estados».

Por lo tanto, este seguro obligatorio debía comprender tanto los daños a las personas como los daños a las cosas, atendiendo para ello en todo caso a la legislación del Estado en donde se hubiera producido el siniestro. De ahí que pudiera darse el caso de que el propietario del vehículo causante del siniestro debiera en un Estado responder tanto de los daños corporales de las víctimas como de los daños materiales, mientras que en otro Estado tan sólo debiera responder de los primeros. Y a su vez, el importe de la indemnización consecuente variaba según la legislación de los Estados.

Los problemas que la aplicación de este sistema planteó por las divergencias entre las legislaciones de los Estados miembros, hicieron necesario que el Consejo volviera a dictar una nueva directiva que armonizase los criterios seguidos en cada uno de los Estados miembros.

En su art. 1.º, la segunda Directiva (84/5) establece que el seguro obligatorio previsto por la primera Directiva, cubrirá necesariamente los daños materiales y los daños corporales.

Asimismo, fija los límites mínimos de este seguro:

— Para los daños corporales en 350.000 ECUS (unos 45 millones de pesetas) cuando no exista más que una víctima. Cuando resulten varias víctimas en un solo siniestro el montante se multiplicará por el número de víctimas.

— Para los daños materiales en 100.000 ECUS (unos 13 millones de pesetas) por siniestro, con independencia del número de víctimas.

Ahora bien, la Directiva permite a los Estados optar por una segunda posibilidad en sustitución de los límites descritos. Esta opción consiste en establecer un límite mínimo para daños corporales cuando existen varias víctimas, o bien un límite global mínimo de 600.000 ECUS (unos 77 millones de pesetas) para los daños corporales y materiales de un siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas o la naturaleza de los daños.

B) *La aproximación de legislaciones sobre contratos públicos.*

Se ha adoptado una serie de directivas sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de subastas públicas, sobre modalidades y condiciones de publicidad de convocatorias y adjudicaciones de obras y suministros en el DOCE, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación pública de suministros, y sobre el acceso de los productos originarios de países terceros a esta contratación, además de otras decisiones y declaraciones.

j) Seguros

Reaseguro

Directiva 64/225 relativa a la supresión en materia de reaseguro y reducción de las restricciones a la libertad de establecimiento y libre prestación de servicios. 25 de febrero de 1964. BOCE L 56, p. 878; 1-abril-1964.

Seguro directo no vida

Directiva 73/239 relativa a la coordinación de las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas referentes al acceso a la actividad de seguro directo distinto al seguro de vida, y su ejercicio. 24-julio-1973. BOCE L 228, p. 3; 16-agosto-1973.

Modificada por directiva 76/580, 29-junio-1976. BOCE L 189, p. 13; 13-julio-1976, e igualmente por la directiva 84/641 de 10 de diciembre de 1984. BOCE L 339, p. 21 de 27 de diciembre de 1984.

Directiva 73/240 relativa a la supresión en materia de seguro directo distinto al seguro de vida, las restricciones a la libertad de establecimiento. 24-julio-1973. BOCE L 228, p. 20 de 16 agosto de 1973.

Directiva 78/473 coordinando las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas relativas al *coaseguro comunitario*. 30 de mayo de 1978. BOCE L 151, p. 25 de 7 de junio de 1978.

Seguro directo vida

Directiva 79/267 relativa a la coordinación de las disposiciones legislativas reglamentarias y administrativas referentes al acceso a la actividad del seguro directo de vida así como su ejercicio. 5 de marzo de 1979. BOCE L 63, p. 1 de 13 de marzo de 1979.

Agencias de seguros

Directiva 77/92 relativa a las medidas destinadas a facilitar el ejercicio efectivo de la libertad de establecimiento y libre prestación de servicios para las actividades de agente y mediador de seguro y estableciendo, especialmente, medidas transitorias para estas actividades. 13 de diciembre de 1976. BOCE L 26, p. 14 de 31 de enero de 1977.

Seguro del automóvil

Directiva 72/166 relativa a la armonización de legislaciones de los Estados miembros referentes al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad. 24 de abril de 1972. BOCE L 103, p. 1 de 2 de mayo de 1972.

Directiva 84/5 relativa a la armonización de las legislaciones de los Estados miembros relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor. BOCE L 8, p. 17 de 11 de enero de 1984.

Seguro de crédito a la exportación

Directiva 70/509 relativa a la adopción de una póliza común de seguro de crédito a la exportación para las operaciones a medio y largo plazo de compradores públicos. 27-octubre-1970. BOCE L 254, p. 1; 23-noviembre de 1970.

Directiva 70/510 relativa a la adopción de una póliza común de seguro de crédito a la exportación para las operaciones a medio y largo plazo de compradores privados. 27-octubre de 1970. BOCE L 254, p. 26 de 23 de noviembre de 1970.

Directiva 71/86. BOCE L 36 de 13 de noviembre de 1971.

Estos tres textos han sido adoptados con base en el art. 113 TCBE, esto es, dentro del marco de la Política Comercial Común, y se sitúan en el marco de uniformización de dicha Política Comercial, ya que sólo son de aplicación a la exportación hacia terceros estados.





JORNADAS
TECNICAS



PONENCIA:

"GERENCIA DE RIESGOS - PAPEL DE LA SEGURIDAD Y EL SEGURO"
UN CASO PRACTICO

AUTOR:

D. EDUARDO MILLER MARGOLLES

AGERS

GERENCIA DE RIESGOS - PAPEL DE LA SEGURIDAD Y EL SEGURO

UN CASO PRACTICO

POR EDUARDO MILLER MARGOLLES
DIRECTOR DE SEGURIDAD Y SERVICIOS
DE GONZALEZ BYASS S. A.

LA IMPORTANCIA Y LOS FINES DE LA GERENCIA DE RIESGOS HA SIDO YA MUY COMENTADA EN LOS ÚLTIMOS TIEMPOS A TRAVÉS DE LIBROS, CONGRESOS Y ARTÍCULOS DE PRENSA.

EL PROFESOR D. GABRIEL VERGER HA HECHO UN MAGISTRAL ESTUDIO SOBRE ESTA, DIGAMOS NUEVA FIGURA EN LA EMPRESA MODERNA.

AGERS, LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE GERENTES DE RIESGOS SE ESTÁ ENCARGANDO DE DIFUNDIR, LA IMPORTANCIA DE ESTOS ESTUDIOS Y LA ASOCIACIÓN DE LOS GERENTES DE RIESGOS ESPAÑOLES EN BUSCA DE LA CONSOLIDACIÓN DE ESTE PUESTO EN EL ORGANIGRAMA EMPRESARIAL.

SI BIEN ES CIERTO QUE LA FIGURA DEL GERENTE DE RIESGOS COMO RESPONSABLE MÁXIMO DE LA PREVENCIÓN Y DEL SEGURO DEBE SER IMPRESCINDIBLE EN LA EMPRESA MODERNA, NO ES MENOS CIERTO QUE SOLO TIENE CABIDA NORMALMENTE EN UNA EMPRESA LO SUFICIENTEMENTE GRANDE, QUE PERMITA LA ENTRADA EN SU ORGANIGRAMA DE ESTE TIPO DE DIRECCIÓN O DEPARTAMENTO, CON UN LÓGICO PERSONAL AUXILIAR.

POR ELLO, ME HE PERMITIDO TRAER ANTE VDS. EL CASO PRÁCTICO DE UNA EMPRESA MEDIA, CON UN GERENTE DE RIESGOS QUE COMPARTE SU ACTIVIDAD CON OTRAS FUNCIONES.

DESDE MI PUNTO DE VISTA, UNA GERENCIA DE RIESGOS DEBERÍA COMPRENDER LA TRIPLE VERTIENTE DE:

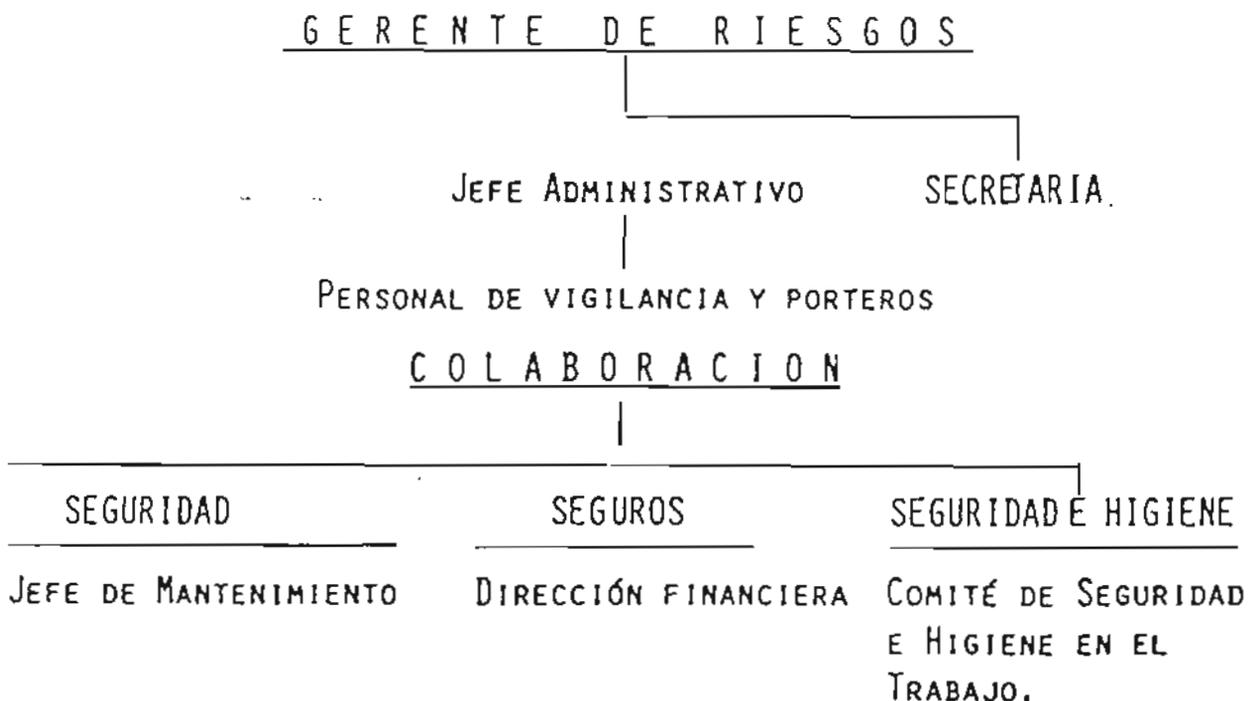
- PREVENCIÓN Y SEGURIDAD.
- SEGUROS.
- SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO.

LAS GRANDES EMPRESAS, TIENEN DIVIDIDA ESTOS TRES APARTADOS EN TRES DEPARTAMENTOS DIFERENTES QUE, POR LO GENERAL, SOLO ESTÁN COORDINADOS A TRAVÉS DE SU PERTENENCIA DIRECTA A LA DIRECCIÓN GENERAL. CON ELLO, NORMALMENTE SE PIERDE EFECTIVIDAD EN:

- INFORMACIÓN.
- PLANIFICACIÓN.
- EJECUCIÓN.

EN EL CASO QUE CONTEMPO DE UNA EMPRESA DE TIPO MEDIO, ESTOS TRES PASOS ESTÁN DIRIGIDOS POR UNA SOLA CABEZA QUE NO CUENTA CON TODOS LOS MEDIOS AUXILIARES BAJO SU MANDO DIRECTO, PERO SÍ SU COLABORACIÓN.

EL ORGANIGRAMA PODEMOS SITUARLO ASÍ:



SEGURIDAD: AUNQUE LA COLABORACIÓN ENTRE DIRECTORES ES COMPLETA, LA DIRECCIÓN INDUSTRIAL HA DESIGNADO AL JEFE DE MANTENIMIENTO PARA EL TRABAJO DÍA A DÍA, EN TODAS LAS MATERIAS DE SEGURIDAD.

- ESTUDIO DE PLANES DE PREVENCIÓN
- CONTROL DE LA SEGURIDAD
- CURSOS DE ENTRENAMIENTO
- DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD, ETC..

EL CONTACTO ES DIARIO Y PARA EL JEFE DE MANTENIMIENTO, FIGURA COMO UNA FUNCIÓN MÁS DE SU COMETIDO NORMAL.

SEGUROS: AUNQUE COMO ES LÓGICO, LA COLABORACIÓN TIENE QUE SER ESTRECHA Y MUY CONSTANTE CON TODAS LAS DIRECCIONES SOBRE TEMAS DE VALORACIONES, NUEVAS CONSTRUCCIONES O MONTAJES DE MÁQUINAS, MOVIMIENTOS DE MERCANCIAS, ETC., EL PRINCIPAL CONTACTO SE ESTABLECE CON LA DIRECCIÓN FINANCIERA, QUE TIENE DESIGNADO UNO DE SUS COLABORADORES PARA PROPORCIONAR DIRECTAMENTE TODOS LOS DATOS FINANCIEROS Y CONTABLES A LA GERENCIA DE RIESGOS.

SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO: AUNQUE ESTO PUEDA SER DISCUTIBLE EN ALGUNOS SECTORES QUE LO INCLUYEN PREFERENTEMENTE EN LA DIRECCIÓN DE PERSONAL, MI EXPERIENCIA ES DE QUE ESTA FACETA DE LA SEGURIDAD ES MUY IMPORTANTE AL ESTAR EN MUCHAS VERTIENTE INTRINSICAMENTE LIGADO CON LA SEGURIDAD DE LA EMPRESA.

VOY A EXPLICAR BREVEMENTE EN QUE ME BASO PRÁCTICAMENTE, PARA RECOMENDAR ESTA ESTRUCTURA DE LA GERENCIA DE RIESGOS:

INFORMACION: TODOS SABEMOS QUE "INFORMACIÓN ES PODER" Y EL PODER DE HACER COSAS, ES LA PRINCIPAL CARACTERÍSTICA DEL GERENTE.

SE NECESITA UNA TOTAL INFORMACIÓN DE LA EMPRESA PARA TOMAR DECISIONES, DECISIONES PARA: PREVENIR, PARA CONTRATAR SEGUROS Y PARA REDUCIR TODO TIPO DE SINIESTROS. LA MEJOR INFORMACIÓN ES LA CRUZADA, AQUELLA, QUE VINIENDO DE VARIOS SITIOS A LA VEZ, NOS CONFIRMA LA VERACIDAD DE LAS SITUACIONES Y SU IMPORTANCIA.

ESTA INFORMACIÓN SE RECIBE:

- DE LOS PARTES DIARIOS DE PORTEROS Y VIGILANTES.
- DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.
- DE LOS MIEMBROS DEL COMITÉ DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO.
- DE LAS SUGERENCIAS DE LOS TRABAJADORES.
- DE LA PROPIA CONSTATAción DEL GERENTE DE RIESGOS Y SUS COLABORADORES.
- DE LOS TÉCNICOS DE LA COMPAÑÍA DE SEGUROS Y BROKERS.

ESTA INFORMACIÓN BIEN ESTUDIADA, NOS DARÁ TODAS LAS PAUTAS PARA UNA INTERVENCIÓN RÁPIDA Y EFICÁZ, SOBRE TODO UN CONOCIMIENTO DE NUESTRAS NECESIDADES, A LA HORA DE HABLAR CON LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS.

RELACIÓN DEL GERENTE DE RIESGOS CON LA DIRECCIÓN GENERAL

FIGURA COMO PUESTO "STAFF", CARECE DE UN PRESUPUESTO Y DISCUTE TODAS LAS INVERSIONES EN SEGUROS Y PREVENCIÓN CON LA DIRECCIÓN GENERAL.

ESTE ES EL PUNTO MÁS IMPORTANTE DE SU TRABAJO, COMO ADMINISTRADOR DE UNA PARTE DE LOS BIENES DE LA EMPRESA: SUS PÓLIZAS DE SEGUROS Y SU DISPOSITIVO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS.

POR ELLO, NECESITA CONOCER LO MÁS EXACTAMENTE POSIBLE LA REDUCCIÓN QUE REPRESENTA EN LAS PRIMAS DE SEGUROS, LAS MEDIDAS TOMADAS PARA PREVENIR LOS RIESGOS Y DE ÉSTA FORMA, PODER PRESUPUESTAR LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD APLICANDO PARTE DE SU COSTO A LAS PRIMAS DE SEGUROS.

HAY QUE TRATAR DE EVITAR LA CUESTIÓN QUE SIEMPRE SALE AL PASO:

" SI TOMO TALES MEDIDAS DE PREVENCIÓN ¿PARA QUE VOY A ASEGURAR?
 O, SI ASEGURO ¿PARA QUE VOY A INVERTIR EN MEDIDAS DE SEGURIDAD?. "

ES EN ÉSTE DILEMA, QUE HAY QUE EVITAR DONDE EL GERENTE DE RIESGOS NECESITA LA TOTAL AYUDA DE LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS Y BROKERS, PARA DARLE UNA INFORMACIÓN REAL DE LAS REDUCCIONES DE PRIMAS QUE SE PUEDEN CONSEGUIR, A TRAVÉS DE LA IMPLANTACIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS DE SEGURIDAD. Y ESTO, DESGRACIADAMENTE NO ES TAN FÁCIL DE CONSEGUIR.

RELACIONES DEL GERENTE DE RIESGOS CON LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS Y BROKERS

TIENEN QUE SER RELACIONES CONTINUAS DÍA A DÍA Y DE ABSOLUTA CONFIANZA.

- LA PÓLIZA DE SEGURO ES ALGO VIVO, CON LO-QUE EL GERENTE DE RIESGOS TIENE QUE CONVIVIR COMO SI SE TRATARA DE SU DIARIO PERSONAL Y CONSULTARLA DIARIAMENTE. CONSULTAR LOS CAMBIOS POSIBLES, ASEGURAR LAS DUDAS QUE PUEDAN SURGIR Y NO PENSAR NUNCA, QUE EN EL MOMENTO DE LA FIRMA DE LA PÓLIZA HA TERMINADO SU TRABAJO Y PUEDE DESCANSAR.

«La Suiza»

Domicilio social en España
Barcelona-8 - Paseo de Gracia, 129
Apartado 9163
Dirección telegráfica MARINSUIZA
Télex 52412 SUIAS E
Teléfono 93/217 7904

IBM
A la atención del Sr. J.Manuel
MORAN VILE - Director de Seguros
1º de la Castellana, 4
28046 - MADRID

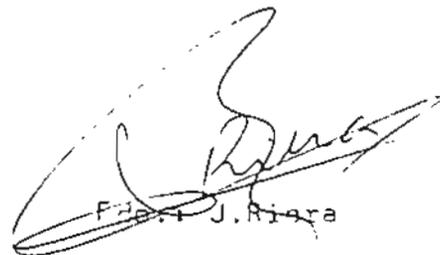
Nuestra ref	Su ref	Barcelona, a 17.11.85
Div.Mercado		
<u>Patrimoniales</u>		
103/jr		

Muy Sr. nuestro:

De acuerdo con su petición, les autorizamos a publicar nuestro "Manual de Introducción al Seguro de Transportes de Mercancías", corregido en lo relativo a las partes propias de nuestra Entidad, según ejemplar anexo.

Agradeceríamos transmitieran a sus lectores interesados, nuestra predisposición a facilitarles un ejemplar de dicho Manual. Pueden solicitarlo, si lo desean, directamente al Servicio Técnico de LA SUIZA Seguros, Pº de Gracia nº 129 08008 - Barcelona.

Aprovechamos esta oportunidad para saludarle muy atentamente.



Juan J. Riera

- Anexo: Manual

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
- INTRODUCCION	
- DEFINICION DEL SEGURO DE TRANSPORTES	2
- ANTECEDENTES HISTORICOS	2/5
- COMBINACION DE ESTE SEGURO SUS CLASES Y CARACTERISTICAS	6
- POLIZAS EXISTENTES PARA LA COBERTURA DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS - CLASES	7
- POLIZAS PARA EL SEGURO MARITIMO DE MERCANCIAS Y OTROS INTERESES DE CARGADOR	8/19
- TRAMITACION DEL SEGURO MARITIMO DE MERCANCIAS	20/22
- AVERIAS EN EL SEGURO MARITIMO DE MERCANCIAS	23/25
- C.I.F. Y F.O.B. Y EL SEGURO CONTRA LOS RIESGOS DE TRANSPORTES	26/28
- TRANSPORTES DE MERCANCIAS POR CAMION A PRIMER RIESGO, POLIZA DE ABONO A PRIMA FIJA ANUAL	29/32
- PREVENCION TRANSPORTES	33/35

INTRODUCCION

Al referirnos al seguro de Transportes es proverbial comprobar la inhibición que manifiestan frente al citado ramo una parte apreciable de los profesionales del seguro.

La flexibilidad que hace gala como nota predominante el seguro de Transportes en abierta contraposición a la rígida estructura de otros ramos, la ausencia de una tarifa sistemática y exhaustiva, y la existencia de un Condicionado General como el de la póliza marítima, que basado en nuestro envejecido Código de Comercio no incita a la repetición de su lectura (sin olvidar empero la reforma que respecto al transporte terrestre ha supuesto la aplicación de la Ley 50/1980 de 8 de Octubre, de Contrato de Seguro) amplían como en ninguna otra actividad aseguradora la vía de la experiencia como principal camino hacia el conocimiento del ramo. Creemos que estas causas pueden ser aceptadas como explicación de la manifestación inhibitoria a que antes aludíamos.

Por otra parte, la situación del mercado exige cada vez en mayor medida una sólida especialización por parte del Agente de Seguros y de las mismas Entidades Aseguradoras. También es ciertamente innegable que el ramo que nos ocupa, amén de haber sido la primera manifestación del seguro, es y será parcela prominente de la actividad aseguradora.

La necesidad vital que para la economía mundial supone el transporte de mercancías, ha posibilitado el auge del mismo a la par que el perfeccionamiento de los medios para efectuarlo, pero asimismo ha ocasionado una paralela elevación del índice y frecuencia de los riesgos a que se hallan expuestas las mercancías durante su transporte.

Podemos decir, sin exageración, que el seguro de Transportes es básico para un adecuado desarrollo del comercio y los transportes, pues si bien no podrían existir los unos sin los otros, también es bien cierto que sin la protección del seguro, el desarrollo armónico de estos ramos de la economía y el cálculo justo de los precios, no sería concebible.

Sería vano englobar en una definición válida de forma general los diversos hechos que afectan al seguro de Transportes, tanto más cuanto que sus límites, en comparación a los demás ramos del seguro, son netamente menos precisos.

No obstante, es un hecho que el seguro de Transportes es un seguro de daños, es decir, un seguro de cosas y de patrimonio, y su función esencial es cubrir los efectos dañosos que determinados acontecimientos o eventos futuros o inciertos puedan producirse durante el viaje y estadias en el patrimonio de un sujeto y trasladarlo en todo o en parte al patrimonio de otros, aunque también puede contratarse como Seguro de Responsabilidad Civil cuando se garantiza el patrimonio del transportista respecto a las responsabilidades que como tal puede incurrir por daños, pérdidas y menoscabos que sufra la mercancía transportada.

Sirva lo expuesto a modo de preámbulo y justificación a las explicaciones que seguirán, en las que es nuestra intención, prescindiendo de las arideces jurídico-económicas, resaltar de forma clara y concisa los aspectos esenciales del seguro de Transportes.

DEFINICION DEL SEGURO DE TRANSPORTES

Es una operación contractual, esencialmente mercantil, en virtud de la cual una parte (Asegurador) se obliga mediante el cobro de una prima (precio del seguro), a indemnizar a la otra (Asegurado), la cuantía de las pérdidas materiales y/o perjuicios que se experimenten sobre los bienes designados y valorados en el contrato (póliza), como consecuencia de sucesos o hechos dañosos es decir (riesgos) previamente especificados y de ocurrencia incierta, sufridos por los bienes durante o en conexión con su transporte o traslado de un lugar a otro bien sea por mar, tierra o aire, para un trayecto determinado (viaje) o durante un período de tiempo fijado (término); puede referirse al propio vehículo o medio de transporte (buque, vagón de ferrocarril, etc.), a los bienes transportados (mercancías, objetos, animales) y aun a intereses dependientes de la aventura del transporte.

Cabe añadir que esta definición debe ampliarse para cuando el interés asegurado no lo constituye el daño o perjuicio sufrido por la mercancía sino el daño y perjuicios sufridos por el patrimonio del transportista como consecuencia de la responsabilidad que legalmente le alcance en razón a los daños y perjuicios sufridos por un tercero propietario de las mercancías transportadas.

ANTECEDENTES HISTORICOS

a) Seguro Marítimo

El ramo de seguros que actualmente denominamos de transportes, tiene sus antecedentes en el seguro marítimo el cual, en opinión de los más destacados tratadistas, es el más antiguo de los seguros propiamente dichos, por ser el primero en que se aplicó la prima o premio fijo.

El instinto de preservarse contra los peligros es innato a cualquier ser y, por tanto, el hombre tuvo siempre idea de la previsión, lo que le hizo adoptar medidas tendentes a salvaguardarse del ataque de los animales salvajes, de las inclemencias del tiempo, etc. Esta misma tendencia natural le indujo a sentir la necesidad de ayuda mutua agrupándose en tribus, desarrollando después la familia y finalmente constituyendo los pueblos.

La primera institución propia a la navegación marítima (estrechamente ligada a la noción de la solidaridad) fue la Avería Común. El principio fue establecido por los habitantes de Rhodes varios siglos antes de la Era cristiana.

La Ley de Rhodes vino a consagrar que los daños sufridos como consecuencia de una caída al mar de las mercancías debía ser soportada en común entre todos los interesados en el viaje marítimo. Esta idea fundamental fue la precursora, siglos después, de la elaboración de las Reglas relativas a la Avería Común.

Posteriormente se llegó al contrato de préstamo a la gruesa, en virtud del cual el prestatario fija la obligación de devolver la cantidad del préstamo más los intereses estipulados si el buque llega al puerto de su destino. En caso contrario cesa toda obligación de retornar el capital e igualmente la del pago de intereses.

Sin embargo, como quiera que el Papa Gregorio IX, en 1234, calificó de usura el citado contrato al igual que el préstamo ordinario a interés, prohibiéndolos, se recurrió para contrarrestar la situación que se creaba, a un contrato de compra-venta.

Esta compra-venta se estipulaba en base a que únicamente sería hecha efectiva por el comprador en caso de pérdida de las cosas objeto del contrato (indemnización), y que de llevarse a feliz término la expedición, quedaba anulado el compromiso. El vendedor o propietario se obligaba, para cualquiera que fuese el resultado del viaje, al pago de una cierta cantidad (prima), al comprador, en compensación de la eventualidad de tener que satisfacer las mercancías, el buque, o ambas cosas, en caso de pérdida.

Se aprecia en la fórmula expuesta la idea de la indemnización, de la prima y del riesgo. Por tanto quedó sentada definitivamente la teoría del seguro a prima o premio fijo.

Este sistema de protección de intereses en el comercio marítimo se mantuvo desde su iniciación en el siglo XIII hasta principios del siglo XIV en que aparecen los verdaderos contratos de seguros, en el Norte de Italia (Génova—Pisa—Florencia), entre los años 1347—1397.

Las primeras normas de Derecho reguladoras del seguro marítimo a prima se promulgan en 1435 por edicto de los Magistrados Municipales de Barcelona, en 20 artículos u ordenanzas que se insertaron años más tarde en el " Llibre del Consulat de Mar " (adición de 1494). A estas ordenanzas siguieron las de : Venecia (1468), Estatuto de Florencia (1523), Ordenanzas de Burgos (1538), de Sevilla (1556), de Bilbao (1560) y otras posteriores.

Los Aseguradores actuaron en un principio individualmente repartiendo entre varios, y en pequeñas cantidades, la responsabilidad que asumían. Esta forma de operar adquirió gran incremento en el café de Eduard Lloyd, en Londres, en 1668, donde se reunían gran número de comerciantes, navieros y gente de mar, facilitándose informaciones sobre navegación, siniestros, y condiciones y circunstancias del tráfico marítimo, celebrándose numerosas e importantes contrataciones y entre ellas operaciones de seguro sobre mercancías y buques.

Con el tiempo y gracias al prestigio que fue adquiriendo la seriedad con que se resolvían los compromisos que contraían los Aseguradores concurrentes al café de Mr. Lloyd, el lugar se convirtió en el mercado genuino del seguro marítimo.

Progresivamente, después de varias incidencias, aquellas reuniones admitieron una reglamentación formal en 1774 bajo la que se constituyó la institución del " Lloyd's " que, conservando en su esencia el sistema inicial de Aseguradores individuales, hizo y hace sentir, una preponderante influencia en el mercado mundial de seguros. El Lloyd's mantiene un diario informativo de situación de buques y de ocurrencia y evolución de siniestros; una organización en todo el mundo de Comisarios de Averías y el registro internacional de clasificación de buques " Lloyd's Register ", todo de primordial interés para la especialidad aseguradora de transportes.

Un progresivo y acusado incremento del seguro marítimo se produjo en el siglo XVIII en el que se constituyeron las primeras Entidades exclusivamente dedicadas al mismo tanto en Inglaterra, como en los países nórdicos y Alemania, siguiéndose a partir de ese momento un camino de franca expansión de esta rama del Seguro.

En España, de manera similar que en el " Lloyd's ", se evolucionó a través de " Centros " o " Alianzas " formados por banqueros, navieros, comerciantes y particulares, con un gerente nombrado entre ellos a los solos efectos de gestión y administración pero sin que entre los componentes de los grupos exis-

tierra mancomunidad alguna en cuanto a garantía económica.

A fines del siglo XIX y principios del actual aparecen en España las primeras Entidades que con carácter único o entre otras especialidades de seguro, practican el de Transportes, y el seguro marítimo español empieza a tener verdadera capacidad y consideración en la solvencia y técnica modernas, a partir de haberse sometido su actuación, por Real Decreto de 13 de Agosto de 1920, a la Ley de Seguros de 14 de Mayo de 1908.

b) Seguro Terrestre

Se observa que su desenvolvimiento no tiene interés apreciable digno de considerarse históricamente como seguro de transportes propiamente dicho, hasta la aparición del ferrocarril en 1829 y aún con una base muy restringida por la poca intensidad del tráfico en sus comienzos, así como por cuanto las condiciones del transporte ponían a responsabilidad total del porteador los daños derivados del servicio, con exclusión de los debidos a casos fortuitos y de fuerza mayor, y éstos eran poco frecuentes y sus consecuencias de no excesiva cuantía.

El perfeccionamiento del ferrocarril con su mayor radio de acción, velocidad y capacidad de carga, incrementó rápidamente su importancia como medio de transporte, iniciándose el ciclo de los grandes siniestros fortuitos y de fuerza mayor de cuyos riesgos, no es responsable el porteador. De ahí que en un principio los seguros de esta clase de transporte concedieran exclusivamente como garantía la cobertura de los daños debidos a los siniestros de fuerza mayor.

Hacia fines del siglo XIX la aparición de regímenes nacionales e internacionales para el transporte de paquetes por intermedio de Correos, con limitaciones de responsabilidad para la Administración, y confiados a navieras y empresas ferroviarias, sirvió de antecedente por analogía para implantar en las compañías de ferrocarriles tarifas en las que reduciendo el precio del transporte se exoneraban parcialmente del pago de los daños que resultaban a su cargo, por medio de limitación de las eventuales indemnizaciones. Este hecho favoreció intensamente el desarrollo del seguro de mercancías en viaje por vía férrea.

Cuando el camión se introdujo como elemento de transporte, el seguro terrestre acudió a prestarle su cooperación en materia de seguridad económica, adaptando sus características a dicho tráfico.

En la actualidad el transporte " Terrestre " reviste una tal importancia que significa un fuerte contingente de primas para las Aseguradoras que lo practican con intensidad, quedando legalmente regulado por la Ley 50/1980 de 8 de Octubre, de Contrato de Seguro.

c) Seguro Aéreo

Esta modalidad nació en el momento en que el dominio del aire adquirió la categoría de navegación aérea comercial, lo que tuvo lugar después de la primera guerra mundial de 1914-1918.

Antes de dicha fecha y en los primeros tiempos de la aviación, el seguro se encontraba como es natural, sin posibilidad alguna de estimación de un riesgo tan azaroso y por ello las instituciones aseguradoras se resistieron a lanzarse a su cobertura. Sin embargo algunas operaciones llegaron a realizarse con carácter aislado, principalmente en Francia y solamente en el aspecto de garantía de responsabilidad civil de pilotos y propietarios de aeronaves.

«La Suiza» Seguros

Los primeros seguros de cascos de aeronaves aparecen en Alemania, en 1912 y 1913, y relacionados con la construcción de dirigibles Zeppelin; la guerra 1914-1918 paralizó, como es de suponer, toda tentativa de avance de este seguro.

A partir de 1918 se aprecia ya cierto desarrollo del seguro aéreo y teniendo en cuenta el resultado desastroso de las experiencias realizadas, se opera por el sistema de "pool" o "consorcios nacionales"; las coberturas se efectúan con un conglomerado de garantías de accidentes personales de viajeros, para tripulaciones, de responsabilidad civil, de casco y de mercancías.

COMBINACION DE ESTE SEGURO — SUS CLASES Y CARACTERISTICAS

Según el objeto asegurado, el seguro de Transportes se divide en principio en dos grupos principales :

- a) el seguro de mercancías
- b) el seguro del medio de transporte, el seguro de cascos, según el término consagrado.

El seguro de mercancías comprende a su vez diversas subdivisiones para las cuales la naturaleza de la mercancía constituye el elemento diferenciador o sea :

a-1) El seguro de mercancías propiamente dicho

Por mercancías se entiende todas las mercancías de lícito comercio, en la medida en que no son transportadas como equipajes.

a-2) El seguro de los valores

Por valores se entiende los papeles valores de toda clase (tales como : acciones, obligaciones, billetes de banco), los sellos postales y los timbres fiscales, el oro y la plata, así como otros metales preciosos y las monedas, en tanto que su valor nominal esté asegurado.

a-3) El seguro de los equipajes y de los muestrarios comerciales

Transportados por particulares y viajantes.

El seguro de cascos se desglosa igualmente en varias subdivisiones a saber :

b-1) El seguro de los casos marítimos.

Comprende los buques destinados al transporte de mercancías y de pasajeros, así como todas las embarcaciones que naveguen destinadas a cumplir ciertas tareas esenciales en los puertos marítimos, tales como remolcadores, dragas, diques flotantes, etc.; los yates y otras embarcaciones de recreo.

El seguro de buques navegando en aguas continentales, es decir ríos, canales y lagos.

b-2) El seguro de los cascos terrestres

Se trata en particular del material rodante perteneciente a empresas de transportes por ferrocarril privadas o públicas.

b-3) El seguro de los cascos aéreos

Este capítulo comprende lógicamente el seguro de las aeronaves.

1.- POLIZAS EXISTENTES PARA LA COBERTURA DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS

Señalamos a continuación las distintas pólizas existentes para la cobertura de las mercancías que son transportadas en alguno de los medios de transporte que se han citado.

Por orden de importancia y raigambre aseguradora las pólizas son las siguientes :

- I) - Póliza para el seguro marítimo de mercancías y otros intereses de cargador.
- II) - Póliza para el seguro de mercancías en el transporte por camiones-automóviles, por ferrocarril y de paquetes en cualquier regimen.
- III) - Póliza para el seguro de mercancías por vía aérea.

CLASES

<p><i>Sencilla : para un solo viaje</i></p>	<p><i>Valida para un solo viaje o transporte, entendiéndose como tal los distintos trayectos efectuados por causa de los diferentes medios de transporte utilizados, incluídas las estadias intermedias, pero que, en definitiva, forman continuidad como una sola expedición. Una vez realizado el viaje la póliza termina sus efectos.</i></p>
<p><i>Sencilla : para un viaje redondo</i></p>	<p><i>Válida para asegurar, mediante contrato único, los viajes de ida y vuelta y posible estancia entre ambos, condicionado a que posteriormente y dentro de un plazo determinado los bienes asegurados deban ser devueltos al punto de origen u otro previamente convenido.</i></p>
<p><i>Abierta</i></p>	<p><i>Válida para asegurar varias expediciones de igual naturaleza, viaje y medio de transporte, mediante póliza única, determinándose "a priori" el total asegurado. Una vez completado, la póliza termina sus efectos.</i></p>
<p><i>Flotante</i></p>	<p><i>Válida para un número indefinido de viajes, constituyendo un contrato polivalente al que se aplicarán, caso por caso, las expediciones realizadas, con la facultad de regularizar mensualmente las primas mediante factura y recibo único.</i></p> <p><i>Obliga al Contratante a declarar todas las expediciones y al Asegurador a aceptarlas, dentro de los límites y condiciones establecidas en el contrato de seguro.</i></p>
<p><i>Abono</i></p>	<p><i>Válida únicamente para los transportes terrestres por camión, con prima fija anual, renovable tácitamente, sin limitación del número de expediciones y sin declaración de las mismas caso por caso.</i></p> <p><i>Se garantiza un capital máximo por expedición y vehículo a "primer riesgo" representativo del valor de las mercancías transportadas.</i></p>

2.- POLIZA PARA EL SEGURO MARITIMO DE MERCANCIAS Y OTROS INTERESES DE CARGADOR

Son utilizados generalmente para el transporte marítimo, los buques y motonaves de hierro o acero de 1ª. clasificación y con una antigüedad no superior a 15 años; aunque también se realizan transportes en otras clases de embarcaciones, como ya hemos comentado anteriormente.

2.1. Modalidades de cobertura – Póliza marítima

Esta póliza admite una notable variedad en la extensión de la cobertura. Esta variedad, como es presumible, incidirá en la diversificación de las tasas de prima a aplicar.

2.1.1. Seguidamente tendremos ocasión de determinar el alcance del llamado seguro a **CONDICIONES GENERALES DE LA POLIZA.**

Los riesgos cubiertos por el seguro a Condiciones Generales de la Póliza son los siguientes :

a) Pérdida total o abandono

La pérdida total legal que determina el derecho al abandono a favor del Asegurado, se produce por desaparición definitiva o total de las mercancías a causa de naufragio u otro accidente fortuito de mar; por falta de noticias; por sufrir las mercancías, a causa de un accidente fortuito de mar, un deterioro material que disminuya su valor en más de las tres cuartas partes; por causa de avería material proveniente de naufragio, varada, abordaje o incendio; por falta de buque adecuado para transportar las mercancías a su destino debido a que el buque por accidente estuviere imposibilitado para navegar.

El artículo 22 de las Condiciones Generales de la Póliza regula minuciosamente el presente apartado.

b) Gastos de salvamento

Dado su interés, transcribimos a continuación lo dispuesto en el artículo 27 de las Condiciones Generales de la Póliza.

“ Los gastos extraordinarios hechos para evitar o aminorar un daño a cargo del Asegurador y que no puedan legalmente considerarse comprendidos en la avería simple ni en la gruesa, el Asegurador los reembolsará íntegramente en la proporción que le corresponde, siempre que expresamente los haya consentido “.

c) Contribución a avería gruesa

También llamada común o general, es definida como el acto náutico jurídico que consiste en un sacrificio, daño o arriesgamiento extraordinario adoptado oportunamente con la finalidad de lograr la seguridad de la expedición marítima ante un

peligro de pérdida común a todos los intereses comprometidos en la misma.

Cuando el capitán, ante el peligro de zozobra, adopta el mal menor de sacrificar parte de los intereses para intentar salvar los restantes, se produce la avería gruesa o común.

El sacrificio aludido puede adoptar múltiples formas, como por ejemplo la echazón de la carga para aligerar el buque, eliminación de pertrechos del buque que estorban la maniobra, etc.

Los perjudicados deberán ser resarcidos por los que a su costa han resultado beneficiados.

Debe tenerse presente que en esta avería, en contraposición a la siguiente, aparece la nota de la voluntad humana.

d) Avería particular causada por uno de los cuatro casos de naufragio, incendio, varada o abordaje.

Avería particular es aquella que alcanza única y concretamente a la cosa dañada por causa o accidente eventual, anormal y fortuito, y como tal imprevisto e inevitable.

Aquí no interviene para nada la voluntad del hombre para producirla. El propietario de la cosa dañada es quien debe soportar la pérdida. No tiene lugar, por consiguiente, la comunidad de intereses.

No obstante, si se desea puede contratarse el seguro excluyendo la avería particular (apartado d). De esta forma el seguro garantiza menores riesgos de los que señala el Condicionado General; por tanto, será preciso hacer constar en la póliza que la cobertura se extiende tan sólo a los tres apartados precedentes es decir, se limita a la cobertura de :

- Pérdida total o abandono.
- Gastos de salvamento.
- Contribución a avería gruesa.

Terminada la exposición del seguro a Condiciones Generales, trataremos las modalidades que, desbordando el marco del articulado de la póliza, admiten la cobertura de la AVERIA PARTICULAR, aun cuando no sea causada por los cuatro casos indicados, y de los llamados RIESGOS ESPECIALES.

2.1.2. Riesgos especiales de contratación optativa mediante declaración expresa.

Si el seguro, como ya hemos visto, puede cubrir parte tan sólo de los riesgos garantizados por el Condicionado General, también podrá extenderse más allá de dichas condiciones.

Estos riesgos que quedan excluidos del Condicionado General y que, sin embargo, por aplicaciones a la póliza podrán admitirse, son los siguientes :

a) Avería particular accidental de mar o Todo Riesgo accidental de mar.

Extiende la cobertura a toda avería particular por accidente de mar, por tanto, no tan sólo limitada a las causas de naufragio, incendio, varada o abordaje. Por ejemplo, quedaría cubierta la avería causada por la entrada de agua en la bodega, mojado y manchando la mercancía.

b) Otros riesgos complementarios.

Por medio de ciertas cláusulas que se adjuntan a la póliza, el Asegurador puede admitir la cobertura de los riesgos que a continuación se detallan :

- Cláusula de roturas por la que se garantiza el riesgo de roturas ocasionadas por accidente fortuito de mar, operaciones de carga y descarga o mal trato de la mercancía durante su transporte.
- Cláusula de caída de bultos al mar durante la carga y/o descarga.
- Cláusula de falta de entrega de bultos enteros.
- Cláusula especial para el seguro de robo parcial del contenido y derrame durante el viaje asegurado.
- Cláusula para la cobertura de los riesgos de guerra en el seguro Marítimo de Mercancías y/u otros intereses de cargador. Esta cláusula es conocida internacionalmente como " Institute War Clauses ".
- Cláusula para el seguro de oxidación.
- Cláusula de estancia sobre muelle y/o tinglados o depósitos francos.
- Derechos de Aduana - para importaciones -
- Seguros subsidiarios para exportaciones e importaciones,
- Garantía complementaria por la que el Asegurador toma a su cargo los gastos en que incurra el Asegurado por la intervención de peritos, comisarios, etc.

Si el seguro, amén de amparar los riesgos a Condiciones Generales, se extiende a las modalidades que se incluyen en el presente apartado 2.1.2., diremos que es un seguro a " TODO RIESGO ".

Es preciso señalar que el Asegurador no admitirá la cobertura exclusiva de los riesgos incluidos en el apartado 2.1.2. Para su cobertura es necesario cubrir previamente los del seguro a Condiciones Generales.

Al extenderse la póliza se deberá hacer constar en ella con minucioso detalle los riesgos adicionales que toma a su cargo el Asegurador.

Para seguir adelante, es necesario proceder a señalar una primera distinción según la mercancía sea transportada bajo o sobre cubierta del buque.

I) — La carga es transportada bajo cubierta

En tal caso, la extensión de la cobertura puede contemplar las modalidades que pasamos a reseñar :

- Cobertura a Condiciones Generales.
- Cobertura amplia mediante inserción de cláusulas específicas que pueden llegar a alcanzar el Todo Riesgo.

Mientras no se especifique lo contrario, siempre se entenderá que el seguro debe ser cubierto a Condiciones Generales.

II) — La carga es transportada sobre cubierta

Si la mercancía es transportada sobre cubierta, debe hacerse constar expresamente en la póliza.

En este supuesto la póliza admite dos tipos de cobertura :

- a) (Pérdida total, debida a igual pérdida del buque
- (Contribución a la avería gruesa.
- (Pérdida total, debida a igual pérdida del buque.
- b) (Contribución a la avería gruesa.
- (Arrastre por las olas y echazón deliberada.

Dado su interés, transcribimos a continuación el artículo 6º del Condicionado General de la póliza que nos aclara el caso de la mercancía transportada en bodega y en cubierta. Dice dicho artículo :

“ Cuando la Compañía hubiese expresamente consentido el seguro de carga en bodega y en cubierta sin determinación de cantidad en una u otra forma, se entenderá que el valor de la cubertada no podrá exceder del 25 % de la carga total o del correspondiente a cada conocimiento de embarque. Del eventual exceso de ese porcentaje se entenderá propio asegurador el mismo Asegurado “.

Finalizada esta somera exposición sobre las modalidades de cobertura que admite la póliza marítima, podemos extraer como conclusión la necesidad y conveniencia de exponer con claridad al Asegurado la extensión de su póliza, evitando de tal forma la frecuente creencia de que una póliza de seguro, sea cual sea su contenido, ampara todo perjuicio.

Breve síntesis de lo precedente

I. Carga bajo cubierta

A)

a) Pérdida total)	
b) Gastos de salvamento)	
c) Contribución a la avería gruesa o común)	Seguro a Condiciones Generales
d) Avería particular causada por incendio, naufragio, varada o abordaje.)	Regulado en la Póliza

Cobertura mínima : a), b) y c)

B)

a) Avería particular accidental de mar)	Regulado por las cláusulas adicionales.
b) Riesgos especiales)	La póliza tiene vigencia en aquello que no haya sido derogado por dichas cláusulas.

Cobertura condicionada a la previa íntegra del apartado A)

II. Carga sobre cubierta

a) Pérdida total, debida a igual pérdida del buque)	
b) Contribución a la avería gruesa)	Regulado por la póliza en el artículo 5º
c) Arrastre por las olas)	
d) Echazón deliberada)	

Cobertura mínima : a) y b)

2.1.3. Riesgos excluidos

A continuación nos limitaremos a enumerar las exclusiones contempladas en el Artículo 2º del Condicionado General de la póliza.

En apretada síntesis, dicho artículo excluye :

a) Por el artículo 756 del Código de Comercio :

- Cambio voluntario de derrota, viaje o buque.
- Separación espontánea del convoy.
- Prolongación del viaje a puerto más remoto.
- Baratería de capitán (excepto la llamada baratería simple en vapores de hierro o acero y motonaves según el artículo 1º. de la póliza).

Se entiende por baratería de capitán la prevaricación o culpa del capitán o tripulantes que producen como consecuencia el causar averías al buque o a las mercancías. La " simple " se da cuando el daño ha sido causado por descuido, impericia o imprudencia, faltando la intención de producir el daño.

- Vicio propio

b) - Apresamiento

- Comiso
- Secuestro o incumplimiento de leyes.

c) - Riesgos de guerra y consecuencias anteriores o posteriores.

- Bloqueo.
- Retención por orden de potencia extranjera.
- Motines, commociones civiles, pronunciamientos militares, huelgas, sabotajes, lock-out y boicot.

d) - Hurto, robo y falta de entrega total o parcial de bultos, cuando no sea debido a accidente fortuito de mar.

e) - Faltas de peso.

- Retrasos y perjuicios indirectos (orden comercial).
- Fermentación, germinación, temperatura, vaho bodega.
- Mala estiba, manchas, roturas, derrames, deficiencias envases.
- Agua dulce (salvo en riesgo fluvial).

Debemos aclarar que estas exclusiones afectan a la Pérdida total, Contribución a la avería gruesa, Gastos de salvamento y a la Avería particular, o sea, el seguro establecido a Condiciones Generales. Sin embargo, si por el artículo 1º., para los tres primeros apartados quedan cubiertos todos los riesgos fortuitos no excluidos expresamente, para la avería particular sólo quedan cubiertos los producidos por naufragio, incendio, varada o abordaje.

Por otra parte, la inclusión de cláusulas complementarias en el seguro a Todo Riesgo deroga alguna de las exclusiones que acabamos de sintetizar pertenecientes al repetido artículo 2º. de las Condiciones Generales.

En el supuesto de que la mercancía sea transportada en cubierta, la póliza regula con cla-

riedad en su artículo 5º, los riesgos admitidos, que ya citamos al tratar de las modalidades de cobertura.

2.1.4. Franquicias

El artículo 1º del Condicionado General de la póliza señala la existencia de franquicias para los daños procedentes de avería particular causada por naufragio, incendio, varada o abordaje. La póliza contiene la tabla de dichas franquicias, cuyos valores oscilan entre el 3 % y el 15%, de acuerdo con la mercancía asegurada.

Otras franquicias que aquí tan sólo nos limitaremos a señalar son las contenidas en el artículo 5º de las condiciones de la póliza (arrastre por las olas y echazón deliberada), en el artículo 8º (riesgo de barcazas) y en el artículo 11º (transbordos no declarados en póliza).

La cobertura de ciertos riesgos especiales por parte del Asegurador, puede estar sujeta a la aceptación por parte del Asegurado de ciertas franquicias cuya cuantía se establece en función de la cláusula pertinente a insertar en póliza— y de la mercancía asegurada.

Las franquicias expuestas podrán ser suprimidas en ciertos casos mediante la aplicación de adecuada sobreprima.

No podemos entrar en el detalle minucioso de este epígrafe, dado que la variedad de casos y circunstancias hace abrumadora su contemplación.

2.1.5. Mercancías asegurables

Serán objeto de aseguramiento toda clase de mercancías de lícito comercio en general. Sin embargo, unas veces el Condicionado General y otras la experiencia restringen la elección de cobertura para el transporte de ciertas mercancías.

2.1.6. Viajes asegurables

Se podrán asegurar embarques entre puertos de España y desde España al extranjero y viceversa

Podrán igualmente aceptarse seguros terrestres y fluviales como complementarios o adicionales al riesgo de transporte marítimo.

Haciéndose constar en póliza el seguro podrá contratarse de almacén a almacén, ampliando la cobertura señalada en el epígrafe anterior a los trayectos comprendidos entre el almacén o fábrica remitente al puerto de embarque y desde el muelle de destino al almacén receptor.

2.1.7. Valor asegurable

Además del valor de la mercancía puede incluirse dentro del valor asegurado los gastos

hasta a Donación de AGERS al Centro de Documentación de FUNDACIÓN MAPFRE. C.I.F., esto es :

embajajes, transportes hasta puerto, gastos de embarque, flete y seguro. Se podrá añadir en concepto de beneficio esperado un porcentaje del valor asegurado que si supera el 10% deberá hacerse constar expresamente en la póliza a tenor de lo expresado por el artículo 32 del Condicionado General.

Recomendamos vivamente aconsejar al Asegurado la conveniencia de esta sobrevaluación, evitando en caso de avería gruesa el perjuicio que puede ocasionarle la aplicación de la regla proporcional, dado que los valores contribuyentes son los de la mercancía en el puerto de destino.

2.1.8. Embalajes

Los embalajes son de gran importancia para la apreciación del riesgo. Se debe tratar de conocer la clase, calidad y su condición de nuevos o usados.

Tal como se manifestó al enumerar los riesgos excluidos, no quedan garantizadas por el Condicionado General de la póliza las pérdidas a consecuencia de deficiencias o insuficiencia de los envases y/o embalajes.

2.1.9. Normas en orden a la aceptación de ciertos riesgos

Hemos considerado más conveniente englobar en este apartado las limitaciones existentes en los epígrafes vistos anteriormente.

a) Por la modalidad del buque porteador :

El Instituto de Aseguradores de Londres fue el encargado de redactar en su día la cláusula inglesa titulada " Institute Classification Clause " la cual tiene vigencia desde el 1 de julio de 1978. Sustituyó a la del 7 de abril de 1970 y anteriores, como es natural. La expresada cláusula es de aplicación internacional y exige que las primas convenidas para el transporte marítimo de mercancías sean aplicadas exclusivamente a cargamentos y/o intereses transportados por buques autopropulsados mecánicamente, contruídos en acero, con clasificación de primera categoría y sin modificación, establecida por una de las siguientes entidades de clasificación : Lloyd's Register, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd, Nippon Kaiji Kyokai, Norske Veritas, Registro Italiano, Register of Shipping of the U.S.S.R. y Polish Register of Shipping. En España no existe entidad registradora de buques.

Los tipos de prima que se establezcan en todo contrato no experimentarán recargo si se trata de cargamentos transportados por buques de hierro o acero que reúnan las siguientes características :

a) Cuya edad no sea superior a los 15 años (incluso los buques fletados) y cuya clasificación sea de la primera clase de uno de los registros citados anteriormente.

b) Sean reconocidos como buques de línea regular (" liners "), excluyéndose de este concepto los buques fletados, los buques de los tipos Liberty, Fort, Park y Ocean, así como los de tipo Empire de 7.000 a 8.000 t.r.br., construidos en los años de 1.940 a 1.945 (ambos inclusive).

A los cargamentos sobre buques que no reúnan las especificaciones mencionadas, se aplicarán las primas por edad establecida por el Comité Mancomunado de Mercancías, e igualmente a las mercancías cargadas sobre buques " a designar ", si una vez conocidos, resultaren sujetos a su aplicación. El cuadro de sobreprimas existente contempla principalmente, las siguientes particularidades :

- 1) Que la edad de los buques no sea superior a 15 años (10 años para los buques cisterna).
- 2) Distintos escalados por edad de los buques
- 3) Las banderas, considerando a las de Costa Rica, Chipre, República Dominicana, Grecia, Honduras, Líbano, Liberia, Islas Maldivas, Malta, Marruecos, Nicaragua, Panamá, Singapur y Somalia, que han de llevar un recargo superior. A las banderas de estos países se las denomina como " banderas de conveniencia ", por las ventajas administrativas que para los armadores supone, navegar bajo los indicados pabellones.
- 4) Desglose por cargamentos aprobados en general y por grupos de mercancías en particular, precisando para la madera y derivados, si los viajes se realizan dentro de Escandinavia, Reino Unido y Continente Europeo (Bayona/Hamburgo) o por contra intervienen otros países a nivel mundial.
- 5) Los buques construidos durante los años 1.940-1.945.
- 6) Los buques por debajo de las 1.000 T.R.B.
- 7) Los buques de gerencias con buenas estadísticas.

Los requisitos exigidos en la Cláusula de Clasificación del Instituto, a los buques portadores, no se aplican a ninguna embarcación, balsa o gabarra, utilizadas para cargar o descargar el buque, mientras aquéllos se encuentren dentro del área del puerto.

Los cargamentos y/o intereses transportados por buques autopropulsados mecánicamente que no cumplan los requisitos y condiciones anteriormente especificados, se mantendrán cubiertos por el seguro, sujetos a una prima y a unas condiciones a convenir.

2.1.10. La Prima

Tras la lectura de los apartados precedentes habremos podido deducir el gran número de aspectos que condicionan la determinación de la tasa de prima a aplicar. En esta multitud de factores es donde radica la dificultad de realizar una tarifa que los contemple todos.

En síntesis, la tasa de prima estará en función de :

- a) La honorabilidad y buena fe del Asegurado.
- b) El buque. Su clasificación, edad y nacionalidad.
- c) La extensión de los riesgos a asumir por el Asegurador. Modalidad de cobertura. Transporte de la carga en cubierta o en bodega.
- d) Clase de las mercancías transportadas. Sus envases y embalajes.
- e) El viaje. Su extensión. Epoca del año.
Puertos de embarque y desembarque : instalaciones portuarias y especialmente la moralidad de la localidad.
- f) Otras circunstancias. Situación de la política internacional, factores económicos, etc. Por ejemplo, entraña cierto peligro la cobertura de una carga que llega a un mercado saturado donde su venta se prevé problemática.

2.1.11. Pólizas en divisas

Se podrán concertar las operaciones en moneda extranjera para las mercancías que se importen o exporten. Los impuestos se satisfarán siempre en pesetas.

2.1.12. Consorcio de Compensación de Seguros

El Consorcio compensa, previa aplicación de las franquicias vigentes, los siniestros declarados extraordinarios tan sólo en los seguros de Transportes de mercancías en territorio nacional, por vía terrestre o fluvial.

Quedan, por consiguiente, excluidos los seguros de buques y de mercancías por vía marítima o aérea, así como los terrestres en el extranjero.

3.- TRAMITACION DEL SEGURO MARITIMO DE MERCANCIAS

3.1. Seguros provisionales

El Asegurador aceptará la cobertura provisional de un cargamento cuando el Asegurado, deseando su cobertura, desconozca todavía ciertos datos. Para esta aceptación, el Asegurado deberá poder determinar al menos el viaje de puerto de origen a puerto de destino, o de mar a mar, o de nación a nación; clase de mercancía en términos genéricos; capital y cantidad o peso aproximados, pudiéndose rebajar aquél a su justo valor al extender el seguro definitivo; y, finalmente, la clase del buque porteador. Los apartados que pueden ser objeto de comunicación posterior son : número y marca de los bultos, nombre del buque porteador, peso de la mercancía y valor exacto.

El Asegurado viene obligado a dar conocimiento en cuanto lo sepa de los datos que faltasen para extender la póliza definitiva. Si se desconoce el nombre del buque, se realizará la póliza por " buque a designar " conteniendo en ella todos los restantes extremos conocidos. En cuanto el Asegurado tenga conocimiento del nombre del buque, lo comunicará al Agente y éste al Asegurador.

Es aconsejable que el valor provisional otorgado sea lo más aproximado posible. Ocurrido un siniestro, el valor provisional no podrá ser aumentado. Si después de la llegada del buque a su destino se redujera considerablemente el valor provisional asegurado, será precisa la justificación por medio de la correspondiente factura.

Una vez conocidos todos los extremos, se extenderá la póliza definitiva, o bien suplemento aclaratorio modificando la póliza provisional extendida en su día.

3.2. Póliza sencilla

Debe contener las circunstancias que se detallan a continuación. En consecuencia, el Asegurado deberá proporcionar aquéllas que sean desconocidas por el Agente.

- a) Nombre de la Agencia.
- b) Número de la póliza.
- c) Nombre y domicilio del Asegurado.
- d) Concepto en el que se asegura
- e) Nombre y clase del buque.

- f) Puertos de salida y llegada, indicando los puertos de transbordo si los hay, así como la circunstancia de que el viaje sea hasta almacén.
- g) Mercancías aseguradas, marcas y números, cantidad de los bultos, clase de envase y, si procede, el peso.
- h) Valor asegurado.
- i) Condiciones convenidas. Por ejemplo, la cobertura de ciertos riesgos especiales, o bien la supresión de la cobertura de la avería particular, etc.
- j) Si la carga viaja sobre cubierta será preciso su constatación.
- k) Tipo de prima en tanto por ciento.
- l) Fecha en que queda convenida la póliza.

ll m) Firma del Asegurado o quien lo represente.

m n) Nombre del Comisario de Averías.

El Asegurado podrá anular el seguro sólo en el caso de que no haya empezado la carga de la mercancía (Art. 14 de las Condiciones Generales de la póliza).

3.4. Pólizas Flotantes o de Abono marítimas

Observamos ahora un tipo especial de contrato conveniente de realizar cuando el cliente actúa con frecuencia como receptor o expedidor, importador o exportador.

En las pólizas flotantes figuran ya concertadas las mercancías, itinerarios, medios de transporte, capital máximo de seguro, tasas de prima a aplicar en cada uno de los viajes previstos y condiciones particulares del seguro. Vemos pues, que este tipo de póliza es adecuado para aquellos clientes que realizan o reciben frecuentes expediciones con iguales cargas y mismos viajes.

Para el Asegurado esta póliza ofrece las siguientes ventajas :

- tener cubiertos sus seguros desde la iniciación de los riesgos, evitándole el perjuicio de un prematuro siniestro motivado por la tardanza en comunicar el embarque al Asegurador;
- le proporciona una mayor comodidad, sabiendo sin consultar a su Asegurador los tipos de primas que le corresponden;
- le brinda ciertas economías en los impuestos, así como la posibilidad de que las tasas de prima sean más afinadas en atención al volumen de operaciones que proporciona.

El Asegurador obtiene de estas pólizas una abreviación de su trabajo burocrático, la ventaja de asegurarse una clientela y un equilibrio mayor en las averías por la continuidad de operaciones que dichas pólizas ofrecen.

El Asegurado viene obligado a aplicar a la póliza todas las operaciones que efectúe con la sola excepción de aquellas que reciba bajo la fórmula C.I.F. y de las excluidas por pacto expreso. El incumplimiento de ello por el Asegurado acarrea automáticamente la anulación del contrato con el derecho, por parte del Asegurador, a percibir las primas de todos los envíos no declarados.

Las expediciones que quedan cubiertas por la Póliza flotante se detallarán por el Asegurado en una hoja del talonario de " Avisos de seguro " que el Asegurador le habrá facilitado. Dichos avisos se remitirán completados al Agente del Asegurador dentro de las 24 horas hábiles de entregadas las expediciones para el embarque o de recibidas noticias de su envío, en todo caso antes de que se inicie el transporte. Si el Asegurado no conociera todos los datos, hará constar en sitio visible del aviso la palabra " Provisional " sin que ello sea justificante para omitir el plazo señalado. Una vez conocidos todos los extremos remitirá el aviso definitivo haciendo referencia al provisional al que sustituye para su cancelación.

Mensualmente se suele efectuar una recopilación de todos los avisos englobando en una sola factura los débitos pendientes.

Si el capital asegurado por el aviso excediese al de la póliza flotante, sólo se aceptará la parte admitida por dicha póliza. El resto queda sin asegurar en tanto el Asegurador no comunique su aceptación de excedente.

Al emitir las oportunas aplicaciones se tendrá en cuenta que :

- 1º Será preciso indicar el número de la póliza flotante a que se refiere la aplicación.
- 2º Se hará constar el número de orden correlativo de los avisos de seguro que se refieren a la póliza flotante.
- 3º En las condiciones del seguro se añadirá siempre : " ... de acuerdo con las cláusulas de la póliza flotante ".

4.— AVERIAS EN EL SEGURO MARITIMO DE MERCANCIAS

4.1. Comisarios de Averías

Los Comisarios de Averías son las personas naturales o jurídicas que los Aseguradores de Transportes nombran en los puertos de alguna importancia comercial con el fin de que reconozcan y periten las expediciones que lleguen averiadas o con faltas a destino. Ocurrida una avería, y luego de haber efectuado de forma legalmente eficaz la oportuna reserva de derechos frente a terceros responsables, el receptor deberá dirigirse al Comisario de Averías que se señala al pie de todas las pólizas emitidas.

El artículo 17 de las Condiciones Generales de la póliza señala que : " Toda avería deberá ser comprobada en el muelle dentro de las cuarenta y ocho horas después de la descarga, o en la Aduana del puerto de destino, ante el Comisario de Averías designado por la Compañía; en defecto de este, por el agente del Lloyd's Inglés y, si no lo hubiera, por el Cónsul de España y, a falta de todos, por la autoridad local competente ".

La misión de los Comisarios de Averías consiste únicamente en dar fe de las averías acaecidas y sus causas. Los certificados que extiendan no presuponen la aceptación de las reclamaciones, que sólo pueden ser acordadas por el Asegurador tras el examen de las cláusulas y condiciones de la póliza.

4.2. Avería particular y gastos

Paso previo a la aceptación de la avería por el Asegurador, es la presentación por el Asegurado de los justificantes que dispone el Código de Comercio en el plazo de seis meses desde la llegada del buque a su destino en viajes por Europa y Marruecos y nueve meses en viajes por el resto del mundo.

Los justificantes (documentos originales) que se precisan son estos :

- a) Testimonio de la protesta de mar del capitán de la nave presentada ante la autoridad local competente en el puerto de arribada y ratificada en el de destino, dentro de las 24 horas siguientes a la llegada. La protesta será válida si se presenta ante la autoridad judicial o en su defecto ante la autoridad marítima. No tiene validez la protesta formulada ante notario público.
- b) La póliza o la aplicación del seguro.
- c) Certificado del Comisario de Averías.
- d) Conocimiento de embarque o contrato de fletamento.
- e) Documentos de expedición de Aduanas.
- f) Facturas comerciales o facturas de venta, certificadas conforme por el vendedor.
- g) Copia de la protesta del receptor contra el capitán o consignatario.
- h) Carta de respuesta original a dicha protesta.
- i) Acta de reconocimiento.

En caso de pequeñas averías podrá prescindirse de los documentos señalados en los apartados a) y e).

En circunstancias especiales podrá ser exigido además de los documentos señalados :

j) Copia del Diario de Navegación del buque.

En las mercancías, la avería particular será determinada por el demérito material de las afectadas por dicha avería particular, por medio de porcentaje que sirva de tipo de comparación entre el estado sano y el de avería. No podrá recurrirse a la venta en pública subasta de las mercancías averiadas para determinar la cuota del daño, salvo en los casos que sea admisible el abandono, o en aquéllos en que por tal medio se aminoren los efectos o cuantía del demérito a cargo del Asegurador. Para la debida comprobación de estas circunstancias, deberá mediar siempre peritaje contradictorio con intervención del Comisario de Averías como representante del Asegurador.

En el caso de avería particular sobre mercancías estancadas, el Asegurador sólo abonará el demérito material que hayan sufrido, sin tener vigencia en este supuesto el derecho al abandono aun en el caso de que aquel demérito sea superior al 75 %.

Si no existiese factura de venta en poder del receptor, se tendrá que recurrir, para conocer el valor en estado sano, al del seguro o a un peritaje del precio corriente en plaza.

Las averías—gastos se comprobarán por medio de justificantes de los mismos, librados por el capitán o consignatario, o bien por el propio Comisario de Averías, si se hubiesen producido después de la descarga de las mercancías que han ocasionado el gasto.

4.3. Avería gruesa o común

En los casos de avería común es normal que el armador del buque exija a los receptores, al retirar sus mercancías, un depósito en efectivo o un compromiso de resarcimiento para responder de la cuota contributiva que en su día corresponda abonar a tenor de la liquidación que se efectúe.

De exigirse un compromiso de resarcimiento, el Asegurador puede avalarlo, siempre que el valor que se estime como contribuyente encaje en la suma asegurada. El receptor deberá sin embargo, reservarse el derecho de formular las objeciones a que hubiere lugar, si la liquidación practicada estuviera en desacuerdo con las reglas aplicables al caso a tenor de lo que dispone el artículo 20 de las Condiciones Generales de la póliza.

La responsabilidad del Asegurador, por lo que respecta a la avería común, se limita al resarcimiento al Asegurado de la cuota que corresponda a las mercancías aseguradas; siendo no obstante, costumbre reponer al Asegurado cualquier depósito que le fuera exigido por la naviera al retirar sus mercancías. En tal caso, el receptor debe endosar y remitir al Asegurador el correspondiente recibo original.

4.4. Pérdida total o abandono

La pérdida total legal que produce el derecho de abandono a favor del Asegurado, se entenderá que sólo existe en estos casos :

- a) Cuando las mercancías desaparezcan total o definitivamente por naufragio u otro accidente fortuito de mar o fluvial a cargo del Asegurador.
- b) Cuando disminuya en 3/4 partes el valor de las mercancías en estado sano en el puerto de descarga.
- c) Cuando las mercancías aseguradas hayan sido vendidas por orden de la autoridad competente por consecuencia de avería material proveniente de naufragio, varamiento, abordaje o incendio.
- d) Por falta de noticias según los plazos que determina el artículo 22 de las Condiciones Generales de la póliza.
- e) Cuando no se halle buque para seguir viaje a su destino.

Ningún otro caso da derecho al abandono. El Condicionado General de la póliza, deroga las disposiciones del Código de Comercio que amplían este derecho.

4.5. Pago de Indemnizaciones.

Cuando la reclamación obre en su poder debidamente documentada y justificada, el Asegurador procederá a efectuar el pago de la indemnización a través de su representante legal.

En el caso de que la reclamación se hallare incompleta, el Asegurador invitará al Asegurado a completar el expediente de avería.

En caso de avería gruesa, el Asegurador se reserva un doble plazo para el examen y posible rectificación de las liquidaciones, según dispone el artículo 35 de las Condiciones Generales de la póliza.

Al satisfacer la indemnización, el Agente hará firmar al Asegurado los recibos de pagos pertinentes, teniendo en cuenta que el Asegurador precisa un ejemplar; como asimismo si es necesario la cesión de derechos que ampara la subrogación de dicho Asegurador.

C.I.F. Y F.O.B. Y EL SEGURO CONTRA LOS RIESGOS DE TRANSPORTES

Las " Incoterms 1936 " -- revisadas en 1980 --, es decir el resumen publicado por la Cámara de Comercio Internacional sobre la interpretación de las cláusulas usuales de compra y venta, definen estas cláusulas como sigue :

C.I.F. = Cost, Insurance, Freight = (coste, seguro y flete).

El vendedor se encarga de encaminar la mercancía hasta el puerto de destino.

Debe asegurarla contra los riesgos de Transportes a las condiciones usuales y asume los gastos de transportes y de seguro hasta el puerto de destino.

F.O.B. = Free on board = (Franco a bordo)

El vendedor debe entregar la mercancía a bordo del buque y asume todos los gastos de transportes y los riesgos hasta sobrebordo.

El comprador, debe poner a disposición en tiempo útil el tonelaje necesario y asume todos los gastos de transportes y otros desde el momento en que la mercancía ha sido cargada a bordo.

Las dos cláusulas tienen en común que el transporte de las mercancías se hace a riesgo y peligros del comprador desde el momento en que la mercancía está cargada a bordo del buque.

La cláusula FOB impone al comprador la contratación del seguro contra los riesgos de transportes que debe asumir.

En la cláusula CIF, es el vendedor quien se encarga de esta obligación y contrata un seguro a beneficio pero también a riesgo y peligros del comprador.

DESVENTAJAS DE LA CLAUSULA CIF PARA EL IMPORTADOR ESPAÑOL

1º. En muchos casos, el seguro contratado por el vendedor no cubre el viaje complementario terrestre desde el puerto de desembarque hasta el domicilio.

El importador español, por lo tanto, debe contratar tal riesgo y, en tal caso, se encuentra con la dificultad de que los Aseguradores solamente conceden, en general, para estos viajes complementarios una garantía restringida (C.Generales) pues de lo contrario los Aseguradores correrían con el riesgo de tener que satisfacer unas averías ocurridas antes de que la mercancía hubiera sido desembarcada del buque.

2º. El importador español no puede fijar por sí mismo la extensión de la garantía y escoger el Asegurador que le conviene. En este aspecto queda completamente a resultas de la sagacidad y de la prudencia de su proveedor.

3º. En caso de avería, depende de nuevo de los buenos oficios del vendedor si no quiere tener la necesidad de negociar con un Asegurador desconocido por él.

4º. Las prescripciones en materia de cambio y de " clearing " pueden ocasionar dificultades para que el

VENTAJAS DE LAS CLAUSULAS CIF PARA EL EXPORTADOR ESPAÑOL

Los inconvenientes que la cláusula CIF presenta para el importador, se convierten lógicamente en ventajas para el exportador español que vende CIF. Si el exportador no ha sido pagado antes de la expedición, tiene gran interés en asegurar sus mercancías en España a condiciones convenidas por él mismo cerca de un Asegurador que conoce.

El seguro en España presenta también para el destinatario de la mercancía en el extranjero la gran ventaja que un reemplazo de la mercancía podrá ser preparada inmediatamente y expedida sin que él tenga necesidad de preocuparse de eventuales dificultades de transferencias.

EXPEDICIONES FOB PARA EL EXPORTADOR ESPAÑOL

Si a pesar de todas las recomendaciones hechas anteriormente, el exportador español se ve obligado a hacer la expedición con carácter FOB, es recomendable que establezca el seguro para el trayecto desde su almacén hasta bordo del buque o del medio de transporte en que siga viaje la mercancía ya que hasta tal momento los riesgos y peligros son por cuenta de él.

IMPORTADORES :

El mejor consejo que les podemos dar con nuestros
112 años de experiencia en el mundo entero :

“ COMPRE F. O. B. ó C. and F. ”
y contrate sus seguros en España.

EXPORTADORES :

El mejor consejo que les podemos dar con nuestros
112 años de experiencia en el mundo entero :

“ VENDA C. I. F. ”
y contrate sus seguros en España

TRANSPORTES DE MERCANCIAS POR CAMION A PRIMER RIESGO, POLIZA DE ABONO A PRIMA FIJA ANUAL

1.- OBJETO DE LA POLIZA

Asegurar aquellas mercancías que sean confiadas al Asegurado para su transporte cargadas sobre vehículos propios, que no requieran permiso especial de circulación, cuyas matrículas tienen que figurar explícitamente en la póliza. Sin necesidad de declaración de las expediciones.

El Asegurado actúa en calidad de contratante por cuenta de sus usuarios los cuales se benefician de las indemnizaciones por las averías ocurridas, debidas a riesgos cubiertos, mediante expreso reconocimiento del importe percibido, renuncia a ulterior reclamación y cesión del derecho de subrogación a favor del Asegurador.

En principio estas condiciones están previstas para el seguro de mercancías de terceros transportadas sobre vehículos propios del Asegurado. No obstante pueden asegurarse otras modalidades, tales como :

- Mercancías propias transportadas sobre vehículos propios.
- Mercancías de terceros confiadas a Agencias de Transportes que utilicen vehículos propios y/o de terceros con carácter fijo, debiendo indicarse en el segundo supuesto el nombre del propietario, que actuará en calidad de porteador efectivo.

2.- RIESGOS QUE SE ASEGURAN

A) Mediante esta modalidad de seguro, durante el transporte en camión de mercancías propias, el Asegurador garantiza la destrucción, daños materiales y desaparición que sufra la mercancía transportada por causa de :

- Incendio
- Rayo
- Hundimiento de puentes, de caminos, muros de contención u otras construcciones.
- Colisión con otros vehículos o choque contra objetos fijos.
- Alcance de trenes o locomotoras en pasos a nivel.
- Vuelcos del vehículo porteador.
- Caída al agua o a un precipicio.
- Robo en cuadrilla y a mano armada

Y demás accidentes debidos a caso fortuito y de fuerza mayor.

El Asegurador reembolsará igualmente los gastos de salvamento y los extraordinarios de descarga, de almacenaje, de carga y de reexpedición que hubieran sido necesarios para evitar un perjuicio que sea consecuencia de un accidente cubierto.

B) Dentro de esta misma modalidad también pueden asegurarse mercancías propiedad de terceros de dos formas distintas :

a) En nombre de los terceros garantizando la destrucción, daños materiales y desaparición que sufra la mercancía transportada por causa de los riesgos antes mencionados.

b) En nombre propio por razón de la responsabilidad legal que pueda alcanzar al Asegurado como transportista, agente, transitario, almacenista, comisionista, etc. por causa de los daños que sufran las mercancías de las que es depositario.

3.- AMBITO DE COBERTURA

Se garantizan todos los viajes que realice el camión dentro del territorio español, sin necesidad de avisar cada expedición, indemnizándose la totalidad de los daños habidos hasta como máximo el capital asegurado.

*Europa
e Islandia*

4.- MERCANCIAS ASEGURABLES

La póliza cubre el transporte de cualesquiera mercancías, excepto :

- Los envases, embalajes o envoltorios de las mercancías aseguradas.
- Los muestrarios comerciales y equipajes de uso personal.
- El metálico, valores, joyas, objetos raros, antiguos y de arte.
- Las expediciones devueltas a su origen por cualquier causa.

Mediante pacto expreso y el pago de la correspondiente sobreprima, podrá cubrirse el transporte de las mercancías siguientes :

- Los animales vivos.
- Los comestibles frescos (carnes, pescado, frutas, verduras, huevos, etc.)
- Los espejos, lunas, cristales, botellería (carga única), cerámicas y porcelanas.

5.- OTRAS GARANTIAS (Incluidas en póliza)

A) SEGURO SUBSIDIARIO :

En caso de que el usuario o persona con interés respecto a la mercancía hubiese establecido otra cobertura con distintos Aseguradores, se establece el seguro con carácter subsidiario, en tanto corresponda a un riesgo asegurado.

~~B) SEGURO COMPLEMENTARIO :~~

~~En el supuesto de que el valor asegurado por el usuario o persona con interés respecto a la mercancía resultase insuficiente, la póliza indemnizará la diferencia entre el valor de la avería y el indemnizado por el Asegurador principal, en tanto corresponda a un riesgo asegurado.~~

~~C) RESPONSABILIDAD DEL TOMADOR DEL SEGURO Y/O ASEGURADO FRENTE AL ASEGURADOR PRINCIPAL :~~

~~Si el Asegurador principal, referido en el epígrafe anterior, en razón al derecho de subrogación y de una eventual responsabilidad del Tomador del Seguro y/o Asegurado entabla reclamación contra éste, la póliza amparará dicha reclamación en tanto y cuanto sea legalmente procedente y provenga de un riesgo asegurado por la misma.~~

~~D) PRIMER RIESGO Y LIMITE DE RESPONSABILIDAD :~~

~~Derogada la regla proporcional, el Asegurador responde del valor factura, con el máximo previsto en la póliza para cada vehículo.~~

6.- DESCUENTOS

~~6.1. Si se asegura en una misma póliza el transporte de mercancías por más de cinco vehículos, se concede un descuento del 5 %.~~

~~Y del 8 % si son más de quince.~~

~~Todo ello sobre la prima neta anual correspondiente a cada vehículo.~~

~~6.2. Limitación del ámbito territorial a una región solamente, descuento del 30 %.~~

7.- OTROS RIESGOS

~~Mediante la correspondiente sobreprima, también podrán garantizarse los riesgos de caída de bultos a tierra durante las operaciones de carga y/o descarga.~~

AVERIAS EN EL SEGURO TERRESTRE DE MERCANCIAS

El trámite de las averías en el seguro terrestre está supeditado a lo indicado en los artículos 12, 13, 14, 15, 16 y 17 del Condicionado General en vigor.

Al igual que el marítimo es imprescindible que el receptor, en caso de avería, se dirija al Comisario de Averías que se señala en la póliza correspondiente.

Es muy frecuente que en el momento de comunicar la avería no se acompañen todos los documentos precisos, debiendo reclamarse los faltantes, o los imprescindibles a juicio del liquidador.

Siempre que sea posible se deben adjuntar documentos originales o copias de los mismos.

Documentos básicos a aportar al Asegurador

- a) Carta de Porte o documento análogo.
- b) Copia de la carta de reclamación dirigida al transportista.
- c) Contestación del porteador
- d) Acta de reconocimiento.
- e) Certificado de averías o peritaje.
- f) Acta de venta de la mercancía que a consecuencia de avería, hubiera debido ser rematada por ser fácilmente deteriorable.
- g) Comprobante de gastos extraordinarios.
- h) Facturas comerciales de los proveedores de las mercancías.
- i) Copia de la denuncia presentada a la autoridad en caso de robo o incendio.

PREVENCION TRANSPORTES

1.- COMO REDUCIR LAS PERDIDAS POR RATERIA, HURTO Y FALTA DE ENTREGA

Debido a que casi un tercio de las pérdidas evitables son atribuibles al robo, saqueo, ratería y a la falta de entrega de la carga, el remitente consciente tomará las siguientes precauciones :

- 1.1. Para embalar la mercancía deberá utilizarse solamente embalaje nuevo y de primera calidad. El deterioro prematuro de cajas usadas, o de material liviano como " cartón ", o sacos, se presta al saqueo al dejar expuesto a la vista su contenido.
- 1.2. Usar papel de goma de una sola medida y marca, esto permitirá detectar rápidamente si el embalaje ha sido violado. Los conectadores corrugados le dan mayor seguridad a las cajas de madera. Forros de plástico, cintas adhesivas y fleje metálico también protegerán el contenido.
- 1.3. No debe anunciarse el producto innecesariamente, ya que atraerá la atención de los ladrones y rateros. Rotulación descriptiva, ilustraciones, o un despliegue prominente de las marcas de fábrica, así como los nombres de Compañías bien conocidas en cualquier tipo de carga, simplifican la tarea del ratero.

Deben usarse marcas codificadas y cambiar el código frecuentemente. El destinatario rara vez verá el embalaje del proveedor, por lo tanto, la propaganda que lleve no llegará a impresionarle.

- 1.4. La codificación en colores brillantes en los datos o en las esquinas de los artículos de un mismo embarque facilita la identificación y reduce a su mínimo los paquetes extraviados.
- 1.5. Utilizar cajas tanto de madera como ~~cajas~~ ^{palets} para consolidar embarques de múltiples paquetes pequeños en una sola unidad.

Unificar y paletizar, así como usar contenedores intermodulares, contribuyen a mantener la carga junta como a desanimar al ratero eventual.

Insistir en la rápida recogida y entrega de la carga. Cuanto más tiempo permanezca la carga en los puertos, en los terminales o en los camiones, mayor es el riesgo que corre la mercancía expuesta a la acción de los ladrones y rateros. Los avisos de reclamos o falta de entrega deben hacerse de inmediato a las autoridades, a los transportistas y a sus Aseguradores.

Como se actúe es mayor la probabilidad de recuperación. Deben agilizarse los trámites de aduana para evitar demoras innecesarias en el recibo y entrega.

2.- COMO REDUCIR LAS PERDIDAS POR DAÑOS DE MANEJO Y ESTIBACION.

El manejo de la carga en los diversos aeropuertos y puertos marítimos del mundo oscila entre alta y baja profesional y totalmente deficiente. Un mar picado, turbulencias en el aire, tráfico pesado y camiones en mal estado, exponen la carga a toda clase imaginable de movimientos e impactos.

Se debe embalar siempre, pensando que la carga estará sometida a las peores condiciones.

La mejor selección de los materiales para embalar depende de la naturaleza de la carga. Aquellos artículos que llenen por completo el contenedor y contribuyan a fortalecer el embalaje, son normalmente los más fáciles y económicos de manejar. Los artículos que no llenen por completo el contenedor deberán estar provistos de amortiguación, así como fuertemente sujetos y afianzados para prevenir su daño o la destrucción del contenedor.

- 2.1. No debe exceder la capacidad recomendada del recipiente, ya sea éste en forma de saco, de caja de madera o de fibra. La carga debe ir bien sujeta en el recipiente y su peso correctamente distribuido para evitar su concentración en uno o dos puntos críticos.
- 2.2. Es recomendable unificar, paletizar o consolidar la carga en una unidad del tamaño más grande, práctico y compatible con las limitaciones de manejo, peso y tamaño en los puntos de transbordo y destino. Una carga que consista de una unidad de 50 cajas de fibra adecuadamente embalada y reforzada en paletas tiene un factor de supervivencia superior al de 50 cajas de fibra que tuvieran que ser manejadas individualmente. La carga condensada a una unidad requiere el uso de equipo mecánico para su manejo, reduciendo de esta manera sustancialmente los riesgos que corre al someterse a las técnicas de manejo manual más toscas.
- 2.3. Deben utilizarse marcas de precaución, tanto en inglés como en la lengua del país destinatario. El uso de símbolos internacionales de manejo añade efectividad, por cuanto aquellos operarios que no sepan leer entienden rápidamente las ilustraciones gráficas.
- 2.4. Marcas de embarque claras y exactas deben verse por lo menos en tres lados de las superficies exteriores del embalaje para evitar los rodamientos y maltratos que ocurren en la búsqueda de las marcas y otra información de entrega.

3.- COMO REDUCIR LAS PERDIDAS POR DAÑOS POR AGUA

Los efectos de la lluvia, la humedad intensa, condensación y agua de mar (separadas o en combinación) pueden reducir un cargamento sano y estable a mercancía mojada, arruinada, manchada, oxidada y cuyas marcas sean ilegibles. El agua salada que baña las cubiertas de los barcos, los complejos de los muelles sin protección, camiones con la carga expuesta a la intemperie, el insidioso goteo de la humedad en el interior del barco debido a la condensación o a la humedad de la carga misma, todos estos factores constituyen riesgos comunes y corrientes. Cada mercancía tiene características propias y distintas que reaccionan de manera diferente al tener contacto con el agua.

- 3.1. La carga debe ir bien protegida contra los daños causados por factores de origen externo como son las lluvias, el agua de mar, humedad y vapor de agua del barco mismo. Deben aplicarse componentes contra la corrosión, o envolturas a prueba de agua cubriendo el artículo. Asimismo deben utilizarse materiales impermeables para cubrir los interiores de los embalajes. Deben usarse disecantes (absorbentes de humedad) simultáneamente con materiales a prueba de vapor. Las vendas son particularmente efectivas para proteger artículos sensibles a la humedad.

Proteger la carga a ambos lados con telas impermeables. Colocar la carga sobre un andamiaje o tarima para prevenir que la misma se apoye en áreas de drenaje.

- 3.2. Los grandes bultos y contenedores de gran tamaño deben tener perforaciones para desagüe en el fondo, para impedir la acumulación de agua dentro de los contenedores. Este detalle adquiere particular importancia cuando la naturaleza del cargamento en sí, tiene tendencia a la condensación (sudor de la carga).
- 3.3. El contenedor en sí no ofrece garantía contra los daños por el agua. Con el paso del tiempo las goteras del contenedor se vuelven cosa común.
- 3.4. Los daños por causa del agua en un período en el cual el porcentaje de pérdidas evitables ha disminuido, están en razón directa a los embarques de mercancía estibados en contenedores en malas condiciones o desgastados.
- 3.5. Para evitar que las marcas de embarque y las instrucciones de manejo se vuelvan borrosas e ilegibles, deberá usarse tinta indeleble así como pintura y etiquetas a prueba de agua.

Los consejos de prevención de Transportes antes facilitados, cierran el presente manual. Hemos incurrido en múltiples omisiones, puesto que en ningún momento se ha pretendido ni editar un tratado completo del Ramo de Transportes ni llegar a una exhaustiva exposición de casos y cosas, pero estamos siempre a disposición de ustedes para ampliar y aclarar aquellos extremos que consideren de interés u ofrezcan mayores dudas.

Esperamos y confiamos, pues, haber dado a todos nuestros amigos, una idea básica de lo que es el Ramo de Transportes y de haber puesto a los nos iniciados en condiciones de intentar el inicio de sus actividades en este Ramo si hay decidida voluntad para ello.

«La Suiza»
Seguros

TIPDS DE COTIZACIONES EN CONTRATOS INTERNACIONALES.

CARLOS MORELL - I.B.M.

En los contratos de importación-exportación el comprador y el vendedor suelen estar sometidos a legislaciones nacionales diferentes, por lo que fue necesario definir las condiciones en las que se otorga el contrato de compraventa internacional, evitando posibles discrepancias en caso de que las legislaciones nacionales no ofrecieran idénticas soluciones para conciliar los intereses entre el comprador y el vendedor.

Para dar solución a las posibles discrepancias y posibilitar que determinadas expresiones y abreviaturas comerciales fueran aceptadas e interpretadas de igual forma por el mayor número de importadores y exportadores mundiales, la Cámara de Comercio Internacional publicó una primera edición de sus INCOTERMS (International Chamber of Commerce Trade Terms), definiendo una serie de términos y tipos de cotización para ser utilizadas en el Comercio Internacional. De igual modo, lo aprovecharon para evitar los aumentos de precios derivados del "margen de seguridad" que los comerciantes ponían para cubrir posibles costes imprevistos.

TIPOS DE COTIZACIONES MAS FRECUENTES :

En ANEXO-1 se recogen los principales tipos de cotización y gastos en que se incurren las operaciones de compraventa internacionales.

- 1).- En Fábrica : El vendedor sólo se compromete a poner la mercancía a disposición del comprador en la fecha indicada, en sus propios locales, a un precio fijo, mientras que el comprador es quien tiene que hacerse cargo de los gastos y riesgos en que se incurra a partir de este momento para llevar la mercancía hasta su destino.
- 2).- F.O.T. (Franco sobre camión), F.O.R. (franco sobre tren), F.A.S. (Franco sobre costado del buque), F.O.B. (Franco a bordo) : El vendedor se compromete a correr con los gastos y riesgos que se presenten hasta el lugar de entrega situado en su propio país, incluido el embalaje de la mercancía y su entrega al transportista. El comprador es el responsable

de contratar al transportista internacional y de indicar al vendedor el lugar, momento de entrega y nombre del transportista o buque elegido. - Mientras que, en las cláusulas FOI, FOR y FAS es el comprador quien toma a su cargo todos los problemas y gastos derivados de la exportación (licencias, pagos de agentes y derechos ..), en la FOB es el vendedor - quien debe preocuparse de obtener los permisos de exportación y pagar - los aranceles e impuestos exigibles hasta el momento en que la mercancía se considere que está ya fuera de las fronteras del país (por estar colocada a bordo del buque que realizará el transporte internacional) .

NOTA : La cotización FOB admite varias interpretaciones en ciertos países, por lo que es necesario que la especifiquen siempre :

- F.O.B. Car : (Franco sobre camión).
- F.O.B. Wagoon : (Franco sobre tren).
- F.O.B. sobre muelle en el puerto de origen.
- F.O.B. Vessel (Franco a bordo).
- F.O.B. Franco sobre muelle en el puerto de descarga.
- F.O.B. en el punto de país de destino.

3).- F.O.B. Aeropuerto (Aeropuerto de origen) : Es equivalente a la cláusula marítima F.A.S. en la que el vendedor cumple entregando la mercancía en el almacén del Aeropuerto.

4).- C & F y C.I.F. : Ambas cláusulas se aplican para transporte marítimo, - siendo el vendedor el que corre con los costes de transporte hasta la - llegada del buque por él escogido al puerto de destino (no se obliga al pago de otros gastos que se puedan producir durante la travesía, ni al de los gastos de descarga que se produzcan en el puerto de destino). -- Los riesgos son transferidos al comprador, cuando recibe del vendedor - el aviso de afectación (normalmente por télex) en el que le informa que ha entregado las mercancías al buque y le confirman el envío de la documentación, desde el mismo momento en que la mercancía se ha entregado - sobre el buque que va a realizar el transporte, por lo que exige al vendedor que contrate un transporte normal para tales casos. Mientras que, en la C & F es el comprador quien corre con los gastos de la póliza - - transferible de seguro marítimo que contrate para cubrir los riesgos -- del transporte, en la CIF es el vendedor quien corre con el seguro.

- 5).- Sobre muelle : El vendedor corre con los gastos y riesgos que se producen hasta que la mercancía se sitúa en el muelle de destino. Se utilizan dos posibles alternativas : "derechos por cuenta del comprador", en que el vendedor sólo paga los gastos portuarios de descarga de la mercancía del buque que contrató, y, la de "libre de derechos", en la que el vendedor se hace cargo, además de los gastos portuarios de descarga, del pago de los aranceles e impuestos a la importación y de los gastos de despacho aduanero que se originen.
- 6).- Entrega libre : El vendedor corre con los gastos de riesgos que se produzcan hasta que la mercancía se sitúa en el almacén o domicilio del comprador.
- 7).- Flete o porte pagado hasta : es una variante de las F.O.T. y F.O.R., por la que el vendedor se compromete a expedir las mercancías, a su costa, en la fecha fijada o dentro del plazo estipulado, al punto de entrega convenido o usual, en donde se hará cargo un primer porteador. Se utiliza para transporte terrestre, pero no se descarta su utilización para transporte marítimo.
- 8).- Entregado en frontera : El vendedor asume los riesgos y cubre los gastos hasta depositar la mercancía, a disposición del comprador, en el punto de frontera convenido, corriendo con los gastos de exportación. Mientras que el comprador es quien corre con los gastos de importación, así como con los gastos y riesgos a partir de este momento.

B/ OBLIGACIONES DE LAS PARTES.

A continuación se incluyen las operaciones respectivas que recogen los contratos establecidos bajo las cláusulas F.O.B., C.I.F. y Franco Vagón (nominación para exportaciones por vía terrestre que equivale a F.O.R. y F.O.T.) que son las más comunes. Las obligaciones para el resto de las cotizaciones se encuentran en la versión oficial editada por el Consejo Superior de Cámaras de Comercio.

1.- OPERACION CONCERTADA F.O.B. :

a) Obligaciones Vendedor (Exportador):

1. Enviar las mercancías de acuerdo con los términos del contrato de compraventa.

2. Entregar las mercancías a bordo del buque designado por el comprador, en el puerto de embarque convenido, en la fecha fijada, avisando al comprador.
 3. Obtener licencias necesarias para exportar.
 4. Sufragar todos los gastos (impuestos, tasas de exportación, así como los derivados de los trámites necesarios para cargar las mercancías a bordo del buque) y asumir los riesgos de las mercancías hasta que están a bordo del buque en el puerto de embarque designado.
 5. Proporcionar el embalaje adecuado.
 6. Sufragar gastos derivados de las operaciones de verificación (control de calidad, medida, peso, recuento, ...) necesarias para entregar las mercancías.
 7. Proporcionar el documento habitual que pruebe que las mercancías han sido entregadas a bordo del buque designado.
 8. Facilitar al comprador el Certificado de Origen, cuando fuese requerido.
 9. Prestar al comprador, cuando éste lo solicite y corra con los gastos y riesgos, la ayuda para obtener el conocimiento de embarque y cualquier otro documento expedido en el país de procedencia/origen que sea necesario para el comprador.
- b) Obligaciones Comprador (Importador) :
1. Fletar el transporte y avisar al vendedor del nombre del transporte, lugar de carga y fechas para ser entregada la mercancía al transportista.
 2. Sufragar todos los gastos y asumir todos los riesgos de la mercancía desde el momento en que estén a bordo del transporte, y pagar el precio convenido.
 3. Sufragar gastos y asumir riesgos adicionales siempre que el transporte no llegase al vendedor en la fecha por él comunicada.
 4. Sufragar los gastos incurridos por documentación adicional solicitada al vendedor (Aptdo. 9, vendedor).

2.- OPERACION CONCERTADA C.I.F. :

a) Obligaciones Vendedor (Exportador) :

1. Enviar las mercancías y documentos de acuerdo con el contrato de compraventa.
2. Contratar a su costa, el transporte de las mercancías hasta el -- puerto convenido. Pagar fletes y gastos de descarga en el puerto de desembarque.
3. Obtener los permisos adecuados para exportar.
4. Cargar las mercancías, a su costa, a bordo del buque, en el puerto fijado, en la fecha fijada, notificándose al comprador.
5. Obtener por su cuenta, con carácter transferible, una póliza para cubrir los riesgos de transporte, debiendo de cubrir el precio -- CIF más un 10% adicional intentando que sea en la moneda original. Salvo estipulación en contrario, los riesgos de transporte no incluirán riesgos especiales (robo, rotura, desconchado, ..) que el comprador desee asegurar por separado, a no ser que figure en el acuerdo marco.
6. Asumir los riesgos de las mercancías hasta el momento que éstas -- hayan sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque.
7. Facilitar al comprador por su cuenta en el puerto de destino, un conocimiento de embarque, así como la factura de las mercancías y póliza de seguro.
8. Proporcionar, por su cuenta, el embalaje.
9. Sufragar los gastos derivados de verificación (control calidad, -- recuento, ...) necesarios para cargar las mercancías.
10. Pagar los derechos e impuestos que deban satisfacer las mercan -- cías hasta el momento de carga, incluidos los trámites para ser -- cargadas.
11. Facilitar al comprador, si lo pide y lo paga, el certificado de -- origen y factura consular.
12. Prestar al comprador, si lo solicita y corre con los gastos y -- riesgos, la ayuda necesaria para obtención de documentos en el -- país de procedencia.

b) Obligaciones Comprador (Importador) :

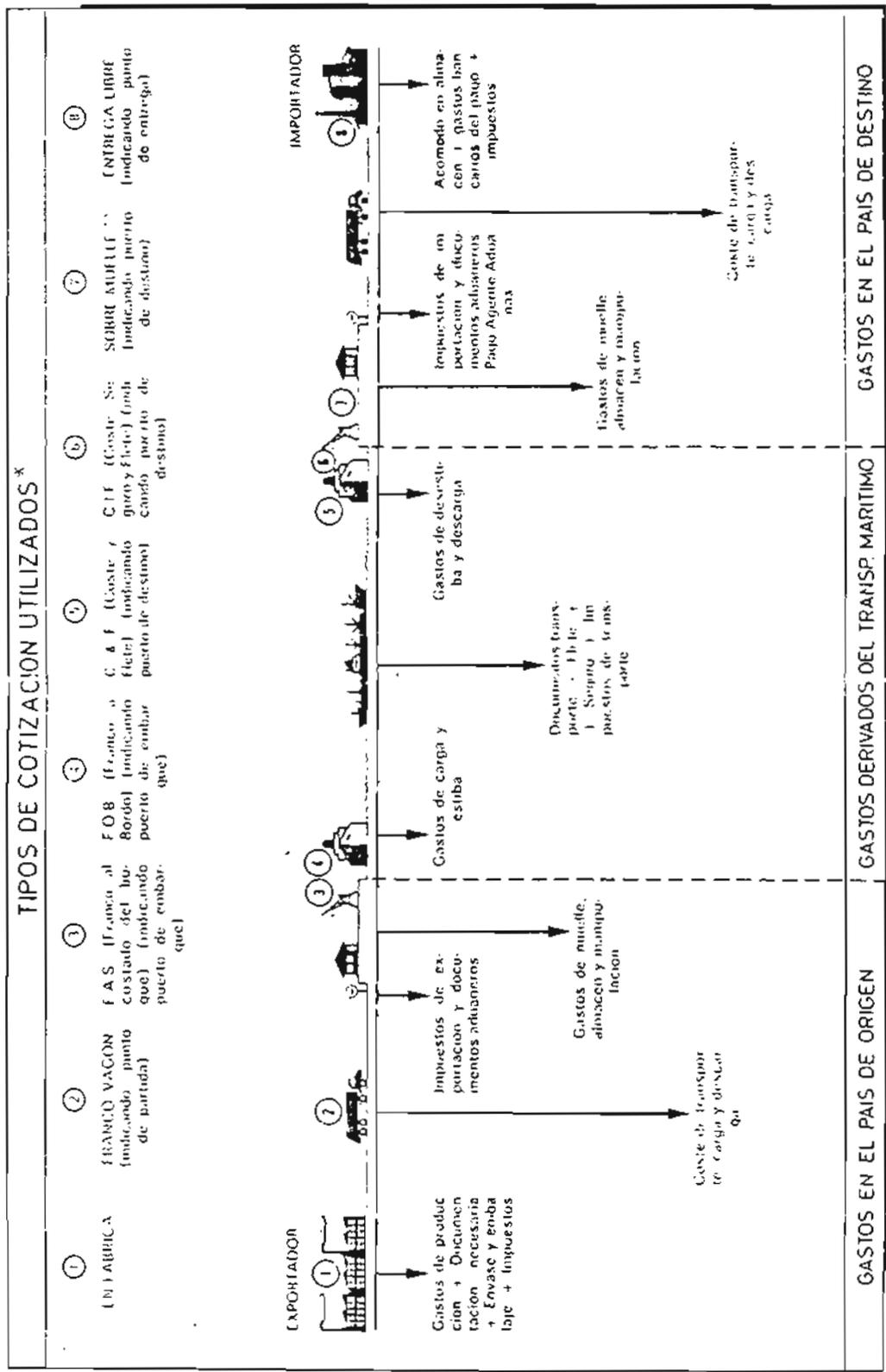
1. Aceptar los documentos, si es lo acordado, y pagar el precio convenido.
2. Recibir las mercancías en el puerto de destino convenido, pagando todos los gastos incurridos, (excepto flete y seguro de transporte) durante el transporte hasta la llegada a su destino, así como los gastos de descarga (excepto si el contrato era CIF puesta en muelles, que correrían por cuenta del vendedor).
3. Asumir los riesgos de las mercancías desde el momento en que éstas hayan sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque.
4. Si no comunicó oportunamente al vendedor alguno de los cambios -- producidos en las instrucciones originales, deberá correr con los gastos y riesgos incurridos.
5. Sufragar los gastos que haya que realizar para obtener los documentos solicitados a petición propia (Apdo. 12).
7. Pagar los derechos arancelarios y cualesquiera otros incurridos en la importación.
8. Obtener y facilitar, por su cuenta y riesgo las licencias o permisos, y documentos necesarios para la importación.

3.- OPERACION CONCERTADA FRANCO VAGON (F.O.R., F.O.T.).-

a) Obligaciones del vendedor (exportador) :

1. Enviar las mercancías y documentación de acuerdo con lo contratado.
2. Reservar el transporte adecuado y cargarlo a su costa, en la fecha o plazo fijado.
3. Escoger la estación de carga que más le interese, a no ser que en el contrato se especifique lo contrario.
4. Sufragar todos los gastos y asumir los riesgos hasta el momento en que se hayan cargado las mercancías en el transporte o se hayan entregado en depósito al transportista, a no ser que se especifique lo contrario que en el apartado 5 del comprador.

5. Proporcionar, por su cuenta, el embalaje.
 6. Sufragar los gastos derivados de la verificación para cargar las mercancías en el transporte.
 7. Avisar al comprador de que se efectuó la carga.
 8. Si es costumbre, facilitar por su cuenta, la carta usual de porte.
 9. Facilitar al comprador, si lo solicita y paga, el certificado de origen.
 10. Prestar al comprador, si lo solicita, y corre con los gastos y -- riesgos, la ayuda necesaria en la obtención de documentos en el país de procedencia.
- b) Obligaciones del comprador (Importador) :
1. Dar al vendedor a tiempo, las instrucciones.
 2. Hacerse cargo de las mercancías a partir del momento en que hayan sido cargadas/depositadas y pagar el precio convenido.
 3. Sufragar todos los gastos y asumir los riesgos desde el momento en que las mercancías hayan sido cargadas/depositadas.
 4. Pagar derechos arancelarios e impuestos de exportación.
 5. Si en el plazo convenido no hubiese dado instrucciones adicionales, asumirá los riesgos y gastos adicionales incurridos por los cambios.
 6. Sufragar todos los gastos que haya que realizar para obtener los documentos del país de procedencia que solicite al vendedor.



(*) La colocación de las siglas o expresiones correspondientes a cada tipo de cotización, antes o después del precio cotizado, significa que éste incluye el coste de fabricación de la mercancía más el monto de los gastos adicionales previstos para situarla en las posiciones marcadas sobre el gráfico, con los números correspondientes a cada tipo de cotización. Estos tipos de Cotización responden a las definiciones de la INCOTERMS 1953. Vid. explicación en 8.4.

(**) La cotización "SOBRE MUELLE" admite dos alternativas: en una los derechos y gastos son por cuenta del comprador y, en otra, los derechos y gastos son a cuenta del vendedor (incluido los derechos de Aduanas).

TIPOS DE COTIZACIÓN UTILIZADOS EN LA EXPORTACIÓN (*)

ABRVIATURAS (**)	CASTELLANO	FRANCA
E X W	EN FABRICA (Factoria plantacion almacen o punto de origen)	A L USINE (Atene,โรงงาน, point d'origine)
F O T F O R	FRANCO - VAGON (Indican el porteador anterior a punto de partida)	FRANCO WAGON (Maven de transport el point de depart convenen)
F. A. S.	FRANCO AL COSTADO DEL BUQUE (Indican punto de embarque)	FRANCO LE LONG (UNA VIRE (Port d'embarque avec convenen)
F O B.	FRANCO A BORDO (Indican punto de embarque)	FRANCO BORD (Port d'embarquement convenen)
C & F	COSTE Y FLETE (Indican de puerto de destino)	COÛT ET FRET (Port de destination convenen)
C. U. F. C. A. F.	COSTE, SEGURO Y FLETE (Indican punto de destino)	COÛT ASSURANCE FRET (Port de destination convenen)
E X S	SOBRE MUEBLE (Indican de puerto de destino)	A QUAI (Port de destination convenen)
E. X. Q.	(Derechos por venta del comprador)	(Non deducen)
	(Libre de derechos)	(Libre de droits)
I. O. A.	F. O. B. AEROPUERTO	F. O. B. AEROPORT
D. A. F.	FRANCO FRONTERA (Indican lugar de entrega)	FRANCO FRONTIERE (point convenen)
F. R. C.	FRANCO TRANSPORTES (Indican convenen)	FRANCO TRANSPORTUR (point desport)
D. C. P.	FLETE/PORTO PAGADO HASTA (Indican punto de destino)	FRET/PORT PAYE JUS QU'A (point de destination convenen)
C. I. P.	FLETE, PORTO Y SEGURO PAGADO HASTA (Indican punto de destino)	FRET, PORT PAYE ASSURANCE JUS QU'A (point de destination convenen)
D. D. P.	ENTREGA LIBRE (Indican de punto de entrega)	LIVRAISON LIBRE (Point de destination convenen)

FRANCA (Franco)	FRANCA (Franco)	FRANCA (Franco)
F. V. WORKS (Factory, mill warehouse)	EX POINT OF ORIGIN (Ex works)	EX POINT OF ORIGIN (Ex works)
F. R. ON TRUCK (F. R. ON RAIL (Named departure point))	F. O. B. CAR (Named inland carrier at named point of shipment)	F. O. B. CAR (Named inland carrier at named point of shipment)
F. R. L. AIDING SHIP (Named part of ship)	F. R. L. AIDING SHIP (Named part of ship)	F. R. L. AIDING SHIP (Named part of ship)
F. R. E. ON BOARD (Named part of shipment)	F. R. E. ON BOARD (Named part of shipment)	F. R. E. ON BOARD (Named part of shipment)
C. O. S. T. AND F. R. E. I. G. H. T. (Named part of destination)	C. O. S. T. AND F. R. E. I. G. H. T. (Named part of destination)	C. O. S. T. AND F. R. E. I. G. H. T. (Named part of destination)
C. O. S. T. I. N. S. U. R. A. N. C. E. (Named part of destination)	C. O. S. T. I. N. S. U. R. A. N. C. E. (Named part of destination)	C. O. S. T. I. N. S. U. R. A. N. C. E. (Named part of destination)
F. V. QUAY (Named part of destination)	F. V. QUAY (Named part of destination)	F. V. QUAY (Named part of destination)
F. O. B. AIRPORT	F. O. B. AIRPORT	F. O. B. AIRPORT
FRANCO FRONTIERE (Named place of delivery at frontier)	FRANCO FRONTIERE (Named place of delivery at frontier)	FRANCO FRONTIERE (Named place of delivery at frontier)
FRANCO CARRIER (Named point)	FRANCO CARRIER (Named point)	FRANCO CARRIER (Named point)
F. R. E. I. G. H. T. C. A. R. R. I. A. G. E. (Named part of destination)	F. R. E. I. G. H. T. C. A. R. R. I. A. G. E. (Named part of destination)	F. R. E. I. G. H. T. C. A. R. R. I. A. G. E. (Named part of destination)
F. R. E. I. G. H. T. C. A. R. R. I. A. G. E. AND INSURANCE (Named part of destination)	F. R. E. I. G. H. T. C. A. R. R. I. A. G. E. AND INSURANCE (Named part of destination)	F. R. E. I. G. H. T. C. A. R. R. I. A. G. E. AND INSURANCE (Named part of destination)
F. R. E. I. G. H. T. (Named part of destination)	F. R. E. I. G. H. T. (Named part of destination)	F. R. E. I. G. H. T. (Named part of destination)

(*) Los tipos de cotización usados son recogidos en los INCOTERMS (Propiedad de la Cámara de Comercio Internacional, La denominación francesa está en inglés y en español en las abreviaturas Key-words para el Comercio Exterior, Montevideo, 1990). Las abreviaturas usadas son las correspondientes a las tablas de nombres en inglés. En caso de duda en las especificaciones que se refieren a las determinaciones de los términos.



ANTEPROYECTO DE LEY DE FONDOS DE PENSIONES

El Gobierno ha decidido dar «luz verde» a los fondos de pensiones. Después de largos meses de dudas, negociaciones y borradores, el Ministerio de Economía y Hacienda tiene ya el proyecto de ley definitivo, que será aprobado por un próximo Consejo de Ministros. Dada la trascendencia del tema para el mundo financiero y empresarial, CINCO DIAS ofrece a sus lectores el texto íntegro del proyecto, al que ha tenido acceso. Sin perjuicio de modificaciones de última hora, la nueva legislación ofrece un buen trato fiscal para estos fondos. Entre los aspectos más relevantes del proyecto de ley destaca el hecho de que las personas que participen en un plan de pensiones podrán deducir un 15 % de la base imponible en su declaración del impuesto sobre la renta de las personas físicas, sin que esta deducción rebase las 500.000 pesetas. Respecto a fiscalidad concreta de los fondos de pensiones, el proyecto establece que estarán sujetos al impuesto de sociedades, con un tipo de gravamen cero, teniendo así derecho a la devolución las retenciones que se les practiquen los requisitos del capital mobiliario.

TEXTO ÍNTEGRO

La vigente legislación española no existe ninguna regulación específica sobre fondos de pensiones, cuya presencia en nuestro ordenamiento se limita a normas dispersas que alude a instituciones de previsión social para contemplar aspectos aislados. La presente ley viene a corregir esta ausencia, institucionalizando una modalidad de ahorro con creciente demanda social de regulación y control por la Administración. Con ello se incorpora a nuestra realidad una experiencia contrastada positivamente en la mayoría de los países desarrollados, especialmente en las últimas décadas.

La ley se refiere a planes de pensiones y a fondos de pensiones, por este orden. La razón de dar prelación expositiva a la regulación sistemática de los planes de pensiones radica en la conveniencia de tratar las condiciones contractuales de constitución del ahorro-pensión, presuntamente al instrumento de inversión de dicho ahorro. Pues en la realidad material, un fondo de pensiones no es sino un medio de instrumentación de un plan de pensiones previo.

Los planes de pensiones se configuran como instituciones de previsión voluntaria y libre, cuyas prestaciones, de carácter privado, pueden o no ser complemento del preceptivo sistema de la Seguridad Social obligatoria, al que en ningún caso sustituyen. Armoniza esta caracterización con el artículo 41 de nuestro texto constitucional, al proclamar que la asistencia y las prestaciones complementarias al régimen público de la Seguridad Social serán libres.

Luego de establecer una doble tipología de planes de pensiones, en razón de los sujetos constituyentes y de las obligaciones contractuales, se definen como principios básicos de los planes los de no discriminación, adhesión obligatoria a un fondo de pensiones, irrevocabilidad de las aportaciones de la entidad promotora, instrumentación mediante sistemas de capitalización y asignación de la titularidad de los recursos afectos al plan a sus participantes y beneficiarios, determinándose en tiempo y cuantía los derechos adquiridos por los participantes y sustrayéndose su movilización al exclusivo efecto de aplicarlos a un plan distinto.

De otra parte, la supervisión obligatoria de cada plan se encomienda a una comisión de control que seleccionará al actuario que habrá de dictaminar el sistema financiero y actuarial y revisar el plan al menos cada tres años.

Desde un enfoque estrictamente financiero, los planes de pensiones que regula la ley se basan primordialmente en métodos operativos de capitalización, acumulándose las aportaciones periódicas y sus rendimientos hasta constituir unas reservas suficientes para generar las prestaciones previstas en el plan. No obstante, en las fases iniciales de implantación se admite la coexistencia con sistemas mixtos.

La configuración de los fondos de pensiones se sitúa en su modalidad genuina de fondos existentes en las empresas o entidades que los promuevan, adoptando la naturaleza de patrimonios separados e independientes de éstas, carentes de personalidad jurídica e integrados por los recursos afectos a las modalidades predeterminadas en los planes de pensiones adheridos.

Dada la trascendencia social de los fondos, la ley establece aquellas exigencias y controles tendientes a asegurar su desenvolvimiento y a evitar las situaciones de insolvencia o que amenacen la efectividad de las prestaciones. A tal efecto — y entre otros — se introducen requisitos relativos a su administración y representación por una entidad gestora con el concurso de un depositario y supervisión por comisiones de control, composición de sus activos y realización de operaciones, publicación y remisión a la Administración de las cuentas anuales auditadas y sujeción a inspección administrativa, anulándose la tipología de infracciones y el penitente régimen sancionador.

Sin perjuicio de destacar la finalidad social prioritaria a la que sirven los fondos de pensiones, connotante en facilitar el bienestar futuro de la población retirada, es obligado reconocer la importancia que su implantación puede y debe implicar en el orden financiero. La experiencia internacional en los países donde los fondos de pensiones están arraigados pone de manifiesto su efecto estimulante del ahorro a lar-

go plazo. Esta característica es de significativa relevancia en el caso español, cuyo mercado de capitales adolece de acusada debilidad. En este sentido, la ley suscita expectativas muy deseables y entronca con otras iniciativas convergentes en el fortalecimiento del sistema financiero.

Finalmente, el régimen fiscal previsto traslada el impuesto sobre la renta de los participantes en los planes de pensiones al momento o período en que perciban las prestaciones correspondientes. Para ello se autoriza la deducción, en el estado impuesto, de las aportaciones a los planes realizadas por los participantes o imputadas a ellos por la entidad promotora, deducción que opera en la base imponible hasta determinados límites y en la cuota por el exceso si lo hubiere. Complementariamente, las prestaciones recibidas por los beneficiarios de los planes deberán integrarse en sus respectivas bases imponibles.

En cuanto a los fondos de pensiones, no soportan presión tributaria alguna, otorgándoseles el derecho a la devolución de las retenciones sobre los rendimientos de capital mobiliario que perciban.

Por último, la ley contempla un plazo prudente de transición para que las actuales instituciones que gestionan planes de pensiones se adapten al nuevo sistema.

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1.—Naturaleza de los planes de pensiones

1. Los planes de pensiones son instituciones convencionales de previsión voluntaria y libre que definen el derecho de las personas a cuyo favor se constituyen a percibir rentas o capitales por supervivencia, viudedad, orfandad o invalidez, las obligaciones de contribución de los promotores y, en su caso, de los participantes y, en la medida permitida por la presente ley, las reglas de constitución y funcionamiento del patrimonio que al cumplimiento de los derechos que reconoce ha de afectarse

2. Sus prestaciones no serán, en ningún caso, sustitutivas de las preceptivas en el régimen correspondiente de la Seguridad Social, teniendo, en consecuencia, carácter privado y complementario o no de aquéllas.

3. Los planes de pensiones se constituyen por la voluntad de los promotores y los participantes, sujeta a las prescripciones de esta ley.

4. Las contribuciones económicas a que los promotores y los participantes estuvieran obligados y cualesquiera otros bienes adheridos a un plan de pensiones se integrarán inmediata y necesariamente a un fondo de pensiones

Artículo 2.—Naturaleza de los fondos de pensiones

Los fondos de pensiones son patrimonios afectos al cumplimiento de planes de pensiones, cuya gestión, administración y custodia corresponden, en los términos de la presente ley, a las entidades gestoras y depositarias, bajo el control y la supervisión inmediatos de las comisiones de control creadas conforme a la presente ley.

Artículo 3.—Elementos personales de los fondos y planes de pensiones

1. Son elementos personales de los fondos de pensiones la entidad o entidades promotoras de los mismos y los sujetos contratantes de los planes de pensiones. Son entidades promotoras de los fondos de pensiones las personas jurídicas que insten y participen en la constitución de los mismos en los términos previstos en esta ley.

2. Los sujetos constituyentes de los planes de pensiones son los siguientes:
a) Entidad promotora del plan, tiene tal consideración cualquier entidad, corporación, sociedad, empresa, asociación, sindicato u otro vínculo necesario entre el que inste y, en su caso, participe en su creación.
b) Participes tienen esta consideración las personas físicas en cuyo interés se crea el plan, con independencia de que realicen o no aportaciones.

3. Son elementos personales de un plan de pensiones los sujetos constituyentes y los beneficiarios, entendiéndose por tales las personas físicas con derecho a la percepción de prestaciones, hayan sido o no participes.

Artículo 4.—Modalidades de planes de pensiones

1. En razón de los elementos personales, los planes de pensiones sujetos a esta ley se encuadrarán necesariamente en una de las siguientes modalidades:

- a) Sistema de empleo.—Corresponde a planes cuya entidad promotora es cualquier entidad, corporación, sociedad o empresa y cuyos participes son los empleados.
- b) Sistema asociado.—Corresponde a planes cuya entidad promotora es cualquier asociación, sindicato, premio o colectivo, siendo los participes sus asociados y miembros.
- c) Sistema individual.—Corresponde a planes cuya entidad promotora es una o varias entidades de carácter financiero y cuyos participes son cualesquiera personas físicas sin otro vínculo necesario entre el que la adhesión al plan.

2. En razón de las obligaciones suscitadas, los planes de pensiones se agruparán a las modalidades siguientes:

- a) Planes de prestación definida, en los que se define como objeto la cuantía de las prestaciones a percibir por los beneficiarios.
- b) Planes de contribución definida, en los que el objeto definido es la cuantía de las contribuciones de los promotores y, en su caso, de los participes al plan.
- c) Planes mixtos, cuyo objeto es, simultáneamente, la cuantía de la prestación y la cuantía de la contribución.

3. Los planes del sistema de empleo podrán ser de cualquiera de las tres modalidades anteriores, los del sistema asociado podrán ser de las modalidades b) o c), y los del sistema individual deberán ser exclusivamente de la modalidad b).

CAPITULO II

Principios y régimen de organización de los planes de pensiones

Artículo 5.—Principios básicos de los planes de pensiones

Los planes de pensiones regulados por la presente ley deberán cumplir los siguientes principios:

- a) No discriminación: debe garantizarse el acceso como miembro de un plan a cualquier persona física que reúna las condiciones de vinculación o de capacidad de contratación con la entidad promotora que caracterizan cada tipo de contrato.

En particular: Un plan del sistema de empleo será no discriminatorio cuando al menos el 90 % del personal empleado por la entidad promotora esté acogido o en condiciones de acogerse al citado plan.

Un plan del sistema asociado será no discriminatorio cuando todos los asociados de la entidad o colectivo promotor puedan acceder al plan en igualdad de condiciones y de derechos.

Un plan del sistema individual será no discriminatorio cuando cualquier persona que manifieste voluntad de adhesión y tenga capacidad de obligarse pueda hacerlo en los términos contractuales estipulados para cualquiera de los miembros adheridos.

b) Los planes de pensiones se instrumentarán mediante sistemas financieros y actuariales de capitalización.

En consecuencia, las prestaciones se ajustarán estrictamente al cálculo derivado del régimen financiero que fija esta norma legal.

No obstante, será admisible la coexistencia de sistemas de reparto en las fases iniciales o transitorias de instrumentación de estos planes.

c) Las aportaciones de la entidad promotora a los planes de pensiones tendrán el carácter de irrevocables.

d) Las aportaciones de los participes a los planes de pensiones determinan para los citados participes los derechos recogidos en el artículo 8 de la presente ley.

e) Adhesión obligatoria a un fondo de

DOCUMENTO

20 de febrero de 1946. CINCO DIAS

ANTEPROYECTO DE LEY DE FONDOS DE PENSIONES

personas, en los términos fijados por esta ley.

Artículo 6.—Especificaciones de los planes de pensiones

1. Los planes de pensiones, para su instrumentación mediante fondos de pensiones, deberán precisar los aspectos que reglamentariamente se determinen y, entre ellos, necesariamente los siguientes:

- a) Determinación del ámbito personal del plan.
- b) Normas para la constitución y funcionamiento de la comisión de control del plan.
- c) Sistema de financiación, de acuerdo con lo dispuesto en esta ley.
- d) Adscripción a un fondo de pensiones, según lo regulado en esta norma.
- e) Definición de las prestaciones y normas para determinar su cuantía, con indicación de si las prestaciones son o no revalorizables y, en su caso, la forma de revalorización.
- f) Derechos y obligaciones de los participantes y circunstancias que originan el devengo de las prestaciones.
- g) Causas y circunstancias que faculten a los participantes a modificar o terminar sus aportaciones y sus derechos y obligaciones en cada caso.
- h) Normas relativas a las altas y bajas de los participantes, requisitos para su readmisión y sus derechos y obligaciones.
- i) Requisitos para la modificación del plan.
- j) Causas de terminación del plan y normas para su liquidación.

2. Asimismo deberán prever el procedimiento de transferencia de los recursos correspondientes al participante que, por cambio colectivo laboral o de otra índole, aliere su adscripción a un plan de pensiones, de acuerdo con lo previsto en esta ley.

Artículo 7.—La comisión de control del plan de pensiones

1. Los planes de los sistemas empleo y asociados deberán ser supervisados por una comisión de control constituida al efecto.

2. La comisión de control del plan tendrá las siguientes funciones:

- a) Supervisar el cumplimiento de las cláusulas del plan en todo lo que se refiere a los derechos de sus participantes y beneficiarios.
- b) Seleccionar los actuarios que deban certificar la situación y dinámica del plan.
- c) Nombrar los representantes del plan en el fondo de pensiones al que esté adscrito.
- d) Proponer y, en su caso, decidir en las demás cuestiones sobre las que la presente ley le atribuye competencia.
- e) La comisión de control estará formada por representantes de la entidad y entidades promotoras, participantes y beneficiarios de forma que se garantice la presencia de todos los intereses. Reglamentariamente se establecerán las condiciones y porcentajes de representación, sin que el número de representantes de la entidad o entidades pueda exceder de un tercio del total.
- f) En los planes del sistema individual no existirá comisión de control. Los órganos competentes de la Administración velarán por el cumplimiento de los planes contratados por las instituciones financieras autorizadas, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

CAPITULO III

Régimen financiero de los planes de pensiones

Artículo 8.—Aportaciones y prestaciones

1. Los planes de pensiones se instrumentarán mediante sistemas financieros y actuariales de capitalización que permitan establecer una equivalencia entre las aportaciones y las prestaciones futuras a los beneficiarios, sin perjuicio de la excepción contenida en el artículo 3.º de esta ley. Dichos sistemas financieros y actuariales deberán implicar la constitución de reservas en las condiciones mínimas que reglamentariamente se determinen.

En su caso, deberá constituirse un margen de solvencia mediante las reservas patrimoniales necesarias para garantizar el cumplimiento de las obligaciones potencialmente, en las condiciones que reglamentariamente se determinen. Se podrá recurrir a la contratación de seguros, avales y otras garantías de las correspondientes entidades financieras para la cobertura de riesgos determinados o el aseguramiento o garantía de las prestaciones.

2. Las aportaciones o contribuciones se realizarán por la constitución o entidades promotoras y por los participantes en los casos y forma que, de conformidad con el número anterior, establezca el respectivo plan de pensiones, determinándose y efectuándose las prestaciones según las normas que el mismo contenga.

3. La titularidad de los recursos patrimoniales afectos a cada plan correspondiente a los participantes y beneficiarios, en los términos previstos en el mismo.

4. De acuerdo con lo previsto en cada plan de pensiones, las prestaciones podrán ser:

- a) Pago de una prestación en forma de capital.
- b) Prestación de una renta temporal o vitalicia, al tiempo de la jubilación del participante.
- c) Pensión por invalidez laboral permanente total para todo trabajo o para la profesión habitual.
- d) Pensión de viudedad.
- e) Pensión de orfandad.
- f) Otras prestaciones complementarias que el plan de pensiones establezca.

5. La vinculación a un plan de pensiones no podrá establecerse por duración inferior a diez años, excepto si el participante contratante de un plan del sistema empleo rebasa los cincuenta años de edad.

6. Salvo en los casos de invalidez o muerte, las prestaciones solamente podrán ser percibidas por los beneficiarios del plan de pensiones cuando se hayan cumplido, al menos, veinte años.

Se exceptúan de esta limitación los supuestos en los que el ordenamiento jurídico establezca una edad de jubilación inferior a los veinte años.

7. Constituye derechos adquiridos de los participantes de un plan de pensiones:

- a) En los planes de contribución definida, los derechos devengados a partir del segundo año.
- b) En los planes de prestación definida, el 20 % de los derechos devengados a partir del segundo año, incrementándose dicho porcentaje de forma lineal hasta alcanzar el 100 % a los diez años.

En este caso, los derechos devengados se determinan como una fracción constante anual de la prestación como máxima garantizada, incrementada en igual cuantía por cada año transcurrido.

c) En todo caso, las aportaciones de los participantes.

8. Los derechos adquiridos de los participantes sólo se harán efectivos a los exclusivos efectos de su reinversión en otro plan de pensiones dentro de los treinta días siguientes al ejercicio del derecho de separación del plan inicialmente contratado.

9. Podrán expedirse a los participantes certificados individuales de pertenencia a los planes de pensiones, que en ningún caso serán transmisibles.

Artículo 9.—Aprobación y revisión de los planes

1. Los planes de pensiones deberán ser fiscalizados por actuario, que informará favorablemente sobre la suficiencia de los sistemas financieros y actuariales en que se fundamentan. El dictamen habrá de presentarse ante el Ministerio de Economía y Hacienda para su debida constancia, en los términos en que reglamentariamente se establezcan.

2. Los planes deberán ser revisados y, en su caso, rectificados al menos cada tres años en la forma prevista en el párrafo anterior, teniendo en cuenta la evolución de los salarios, la rentabilidad de las inversiones, las tasas de mortalidad del colectivo, la supervivencia de los pasivos y las demás circunstancias concurrentes. Si, como resultado de la revisión, se plantea la necesidad, conveniencia o posibilidad de intro-

ducir variaciones en las aportaciones, en las prestaciones previstas o en ambas, se someterá la cuestión a la comisión de control del plan para que decida lo que estime procedente. En todo caso, podrá también acordarse la realización de otros dictámenes técnicos y, en caso de discrepancia, formular consulta al órgano técnico competente de la Administración del Estado.

Artículo 10.—Inversiones de un plan de pensiones

1. Los activos de un plan de pensiones se materializarán necesariamente a través del fondo de pensiones al que se encuentre adscrito.

2. Para su instrumentación por cada plan para su canalización en las inversiones autorizadas al fondo de pensiones:

3. Las participaciones en un fondo de pensiones no podrá materializarse, en ningún caso, en títulos-valores. No serán transmisibles y serán reembolsables en las condiciones que se fija reglamentariamente.

4. La comisión de control del plan de pensiones supervisaré el ajuste de estas inversiones a los requerimientos del régimen financiero del referido plan.

CAPITULO IV

Constitución y régimen de organización de los fondos de pensiones

Artículo 11.—Constitución de los fondos de pensiones

1. Los fondos de pensiones se constituirán en escritura pública y se inscribirán en el Registro Mercantil y en el Especial Administrativo que al efecto se establezca. Carecerán de personalidad jurídica y serán transmisible y representados conforme a lo dispuesto en esta ley.

2. La escritura de constitución deberá contener necesariamente las siguientes menciones:

- a) La denominación o razón social y el domicilio de la entidad o entidades promotoras.
- b) La denominación o razón social y el domicilio de las entidades gestora y depositaria y la identificación de las personas que ejercen la administración y representación de aquella.
- c) La denominación del fondo, que deberá ser seguida, en todo caso, de la expresión fondo de pensiones.
- d) El objeto del fondo conforme a la presente ley.
- e) El reglamento que haya de regir el funcionamiento del fondo redactado, en su caso, de conformidad con el dictamen previsto en el número siguiente de este artículo. Dicho reglamento contendrá las especificaciones mínimas que reglamentariamente se establezcan, y entre ellas, necesariamente:

- El ámbito de actuación del fondo.
- La política de inversiones de los recursos aportados al fondo.
- Los sistemas actuariales que pueden utilizarse en la ejecución de los planes de pensiones.
- La comisión máxima que haya de satisfacerse en la entidad gestora, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 20.º de esta ley.
- Las normas de distribución de los gastos de funcionamiento a que se refiere el artículo 14.º de esta ley.
- Los requisitos para la modificación del reglamento y para la sustitución de las entidades gestora y depositaria. En ningún caso podrá operarse la sustitución sin el previo acuerdo de la comisión o comisiones de control del fondo de pensiones, salvo lo establecido en el artículo 23.º de esta ley.
- Las normas que hayan de regir la disolución y liquidación del fondo.

3. La entidad o entidades promotoras que pretendan constituir un fondo de pensiones podrán solicitar previamente del Ministerio de Economía y Hacienda un dictamen vinculante referente al proyecto de reglamento que haya de regir el fondo. La emisión de este dictamen se regirá por las

normas generales de la ley de Procedimiento Administrativo. En todo caso, si el dictamen resultare negativo, habrá de expresarse necesariamente con detalle los reparos que el proyecto sufre.

4. En el Registro Mercantil se abrirá a cada fondo una hoja de inscripción en la que seá primer suenio el correspondiente a la escritura de constitución y contendrá los extremos que ésta debe expresar, aplicándose las normas legales y reglamentarias que regulan el Registro Mercantil.

5. Se crea en el Ministerio de Economía y Hacienda el Registro Administrativo de fondos de pensiones y el de Entidades Gestoras de Fondos de pensiones. Los fondos de pensiones adquirirán su carácter de tales a los efectos de esta ley mediante la autorización que conceda el Ministerio de Economía y Hacienda y la consiguiente inscripción en el mencionado registro, en el que se hará constar la escritura de constitución y las modificaciones posteriores autorizadas en la forma prevista en este artículo. Inevitablemente se deberá hacer constar el plan o planes de pensiones inscritos en cada fondo de pensiones, así como las sucesivas incidencias que les afecten.

6. Queda reservada la denominación de fondos de Pensiones, así como ugias, a los inscritos en el correspondiente Registro Administrativo.

7. Podrán constituirse fondos de pensiones que instrumenten un único plan de pensiones.

Artículo 12.—Responsabilidad

1. Los acreedores de los fondos de pensiones no podrán hacer efectivos sus créditos sobre los patrimonios de las entidades integradas y de los participantes, cuya responsabilidad está limitada a sus respectivos compromisos de aportación a sus planes de pensiones adscritos.

2. El patrimonio de los fondos no responderá por las deudas de las entidades promotoras, gestora y depositaria.

Artículo 13.—Administración y representación de los fondos de pensiones.

Los fondos de pensiones serán administrados y representados por una entidad gestora con el concurso de un depositario y bajo la supervisión de una o más comisiones de control del fondo designadas por la entidad o entidades promotoras del fondo y por los sujetos contratantes de los planes adscritos, enumerados en el artículo 3.º

Artículo 14.—Comisión de control del fondo de pensiones

1. Las comisiones de control de los planes de pensiones designarán sus representantes en la comisión o comisiones de control del fondo de pensiones. En todo caso, se garantizará la representación de todos los intereses.

Será miembro nato de la comisión un representante de la entidad o entidades promotoras del fondo de pensiones, que ejercerá la presidencia.

2. Las funciones principales de la comisión de control del fondo de pensiones serán, entre otras:

- a) Supervisión del cumplimiento de los planes adscritos.
- b) Control de la observancia de las disposiciones reglamentarias del propio fondo y de los planes.
- c) Nombramiento de los expertos cuya actuación esté exigida en la presente ley, sin perjuicio de las facultades previstas dentro de cada plan de pensiones.
- d) Proponer y, en su caso, decidir en las demás cuestiones sobre las que la presente ley le atribuye competencia.

Podrá recabar de las entidades gestora y depositaria la información que resulte pertinente para el ejercicio de sus funciones.

3. Por razones de heterogeneidad en los tipos de planes de pensiones adscritos a un mismo fondo o de dimensión de éste podrá arbitrarse la constitución de más de una comisión de control, que operará según áreas homogéneas de planes o según modalidades de inversión.

4. El cargo de vocal de una comisión será temporal y gratuito.

ANTEPROYECTO DE LEY DE FONDOS DE PENSIONES

En la reglamentación del fondo se consignará el procedimiento para la elección y renovación de sus miembros, la duración de su mandato, así como los casos y formas en que debe reunirse la mencionada comisión de control del fondo.

3. Una vez elegidos sus miembros, designarán entre el quórum haya de ejercer la secretaría. La comisión quedará válidamente constituida cuando, debidamente convocados, concurren la mayoría de sus miembros y adoptará sus acuerdos por mayoría de asistentes, decidiendo el voto del presidente en caso de igualdad.

6. Los gastos de funcionamiento de la comisión o comisiones de control del fondo de pensiones serán soportados por los recursos de los planes adscritos, de la forma que estatutariamente se preestablezca.

Artículo 15.—Disolución y liquidación

1. Procederá la disolución de los planes de pensiones por las causas señaladas en sus reglamentos, por acuerdo de la entidad promotora y en los supuestos previstos en el artículo 23 de esta ley.

En todo caso será requisito previo para la disolución de los fondos de pensiones la garantía individualizada de las prestaciones acordadas y, si no media acuerdo en contrario de las entidades asociadas y participes, la continuación de los planes vigentes a través de otro fondo de pensiones ya constituido o a constituir.

2. Una vez disuelto un fondo de pensiones, se abrirá el período de liquidación, realizándose las correspondientes operaciones conjuntamente por la entidad promotora, las comisiones de control del fondo y la gestora, de conformidad con lo que establezca el reglamento de esta ley.

CAPITULO V
Régimen financiero de los fondos de pensiones
Artículo 16.—Inversiones de los fondos de pensiones

1. El activo de los fondos de pensiones estará invertido de acuerdo con criterios de seguridad, rentabilidad, diversificación y congruencia de plazos adecuados a sus finalidades. Reglamentariamente se establecerá el límite mínimo, no inferior al 70 %, que se invertirá en títulos de deuda pública del Estado o de sus organismos autónomos de las comunidades autónomas, en valores mobiliarios privados de renta fija y variable con cotización oficial en Bolsa, en títulos del mercado hipotecario y en otros activos financieros contratados con mercados organizados reconocidos oficialmente y de funcionamiento regular abierto al público, al menos, a las entidades financieras. La inversión en activos financieros extranjeros se regulará por la legislación correspondiente, computándose en el porcentaje indicado. Los activos financieros no podrán ser objeto de prenda ni constituir garantía de ninguna clase, pero sí ser objeto de operaciones de opción o préstamo burátiles en las caudales que reglamentariamente se establezcan.

2. El resto del activo podrá destinarse a la inversión en inmuebles situados en España y en efectivo o en activos que, por su vencimiento a corto plazo y por las garantías de su realización, pueden asimilarse a efectivo. Asimismo, podrán realizarse préstamos a los participes si el respectivo plan lo permite. Reglamentariamente se establecerán los límites que afecten a las inversiones contenidas en el presente apartado.

3. La inversión en títulos emitidos o avalados por una misma entidad no podrán exceder, en valor nominal, del 5 % del total de los títulos en circulación de aquella, ni del 10 % del total de activos financieros integrados en el fondo de pensiones. Dichos límites serán del 20 % cuando se trate de entidades diferentes, pero pertenecientes a un mismo grupo. Estas limitaciones no serán de aplicación a los activos emitidos o avalados por el Estado o sus organismos autónomos, las comunidades autónomas, las entidades públicas extranjeras, los organismos financieros internacionales de los que España sea miembro y por aquellos

en los que así resulte de compromisos internacionales que España pueda asumir.

Cuando el exceso sobre los límites anteriores sea consecuencia de una variación del valor de los activos integrados en el fondo o del ejercicio del derecho preferente de suscripción conferido por valores mobiliarios de su cartera, el fondo dispondrá del plazo de un año para regularizar la composición de sus inversiones.

4. A efectos de esta ley se considerarán pertenecientes a un mismo grupo las sociedades que constituyan una unidad de decisión porque cualquiera de ellas ostente directa o indirectamente la mayoría. Existe control de una sociedad dominada por otra dominante, cuando concurre alguna de las siguientes circunstancias:

a) La dominante posea la mayoría de votos o de capital de la dominada.

b) La dominante, en virtud de acuerdos expresos con otros accionistas o socios comanditarios de la dominada o con la propia dominada, o en virtud de los estatutos de ésta, tenga en relación con los órganos de gobierno de la entidad dominada, derechos iguales a los que ostentaría de tener la mayoría de los derechos de voto de los accionistas o socios de la dominada.

c) La dominante tenga una participación en el capital de la dominada no inferior al porcentaje que reglamentariamente el Gobierno establezca y ésta esté sometida a la dirección única de aquella. Se presume, salvo prueba en contrario, que existe dirección única cuando al menos la mitad más uno de los consejos de la dominada sean controlados o al menos directivos de la dominante o de otra dominada por ésta.

A los derechos de la dominante se añadirán los que posea a través de otras entidades dominadas o a través de personas que actúen por cuenta de la entidad dominante o de otras dominadas.

Cuando la pertenencia a un mismo grupo sea una circunstancia sobreviniente con posterioridad a la inversión, el fondo deberá regularizar la composición de su activo en un plazo máximo de un año.

5. Los tipos de interés de los depósitos de los fondos de pensiones serán libres.

Artículo 17.—Condiciones generales de las operaciones

1. Los fondos de pensiones realizarán las transacciones de sus activos financieros admitidos a cotización en Bolsa o en un mercado organizado de los citados en el número 1 del artículo anterior, en dichos Bolsa o mercado, de forma que incidan de manera efectiva en los precios con la concurrencia de ofertas y demandas plurales, salvo que la operación pueda realizarse en condiciones más favorables para el fondo de los resultados del mercado. En todo caso, podrán acudir a cualquiera subasta de deuda pública, con peticiones competitivas y no competitivas.

2. La adquisición y enajenación de bienes inmuebles deberán ir precedidas necesariamente de su tasación, realizada en la forma prevista en la ley de Regulación del Mercado Hipotecario y su legislación complementaria. Los inmuebles que los fondos de pensiones adquieran libres de cargas no podrán ser hipotecados ni objeto de ningún otro derecho real de garantía.

3. Las entidades gestora y depositaria de un fondo de pensiones, así como sus consejeros y administradores, no podrán comprar ni vender para sí o en beneficio de sus activos ni directamente ni por persona o entidad interpuesta.

Artículo 18.—Obligaciones frente a tercero

Las obligaciones frente a tercero no podrán exceder en ningún caso del 5 % del activo del fondo. No se tendrán en cuenta a estos efectos los débitos contraídos en la adquisición de elementos patrimoniales en el período que transcurre hasta la liquidación total de la correspondiente operación, ni los existentes frente a los beneficiarios hasta el momento del pago de las correspondientes prestaciones.

Artículo 19.—Cuentas anuales

1. Las entidades gestoras de fondos de pensiones deberán formular dentro del primer trimestre de cada ejercicio económico, el balance, la cuenta de resultados y la

memoria explicativa referidas al ejercicio anterior del fondo administrado.

2. La determinación de los resultados se hará en la forma prevista en la ley de Régimen Jurídico de las Sociedades Anónimas y en los estatutos del Fondo de Pensiones, en lo que no se opongan a la presente ley. Cuando los resultados procedan de la enajenación de activos financieros admitidos a cotización oficial, o con un mercado organizado de funcionamiento regular abierto al público, o abierto, al menos, a las instituciones financieras, el valor o precio de coste de los activos enajenados podrá ser calculado según los sistemas de coste medio ponderado o de identificación de partidas, manteniéndose el criterio de imputación fijado a lo largo de, por lo menos, tres ejercicios completos.

3. Los activos financieros figurarán en el balance a precio no superior a la cotización media del último trimestre del ejercicio y los que puedan asimilarse a efectivo a un precio no superior a su valor según los criterios que se establezcan reglamentariamente.

Los ajustes compensatorios representativos de un menor valor de estos activos se recogerán mediante cuentas de provisión.

4. Estos documentos deberán ser auditados en sus aspectos contables, financieros y actuariales por los expertos o sociedades de expertos que cumplan los requisitos de titulación, colegiación, independencia y demás exigidos por el ordenamiento jurídico.

5. Dentro del primer trimestre de cada ejercicio, las entidades gestoras presentarán al Ministerio de Economía y Hacienda los documentos contables citados juntamente con el informe de auditoría.

6. En el mismo plazo señalado en el número anterior, las entidades gestoras deberán publicar, para su difusión entre las entidades asociadas, participes, beneficiarios y terceros, un informe que contenga las cuentas anuales y todas las circunstancias que puedan influir en el valor del patrimonio, situación financiera y perspectivas del fondo.

7. Las entidades gestoras que no estén sujetas a una legislación específica distinta deberán formular y aprobar su balance, cuenta de pérdidas y ganancias y demás documentos contables dentro del primer trimestre de cada ejercicio, cumpliendo los requisitos de auditoría, presentación a la Administración y publicidad establecidos en este artículo.

CAPITULO VI
Entidades gestoras y depositarias de fondos de pensiones
Artículo 20.—Entidades gestoras

1. Podrán ser entidades gestoras de fondos de pensiones las sociedades anónimas que reúnan los siguientes requisitos:

a) Tener unos recursos propios no inferiores a cien millones de pesetas, aumentados en el 1 % de los recursos aportados al fondo en cuantía superior a los mil millones de pesetas, salvo que presten garantía suficiente para complementarlos hasta dicho importe.

b) Sus acciones serán nominativas.

c) Tendrán como objeto social exclusivo la administración y representación de fondos de pensiones.

d) No podrán emitir obligaciones ni acudir al crédito y tendrán materializado su patrimonio en los activos que reglamentariamente se determinen.

e) Deberán estar domiciliadas en España.

f) Deberán inscribirse en el registro administrativo establecido en el número 3 del artículo 11 de esta ley.

2. También podrán ser entidades gestoras de fondos de pensiones las entidades aseguradoras autorizadas para operar en España en los seguros sobre la vida, las sociedades gestoras de instituciones de inversión colectiva y las sociedades instrumentales de agentes o intermediarios colegiados inscritas en el correspondiente registro, siempre que cumplan los requisitos de patrimon

no afectado a esta actividad y los demás que establece la presente ley. El acceso de estas entidades a la gestión de fondos de pensiones se hará previa notificación al Ministerio de Economía y Hacienda a efectos de su debida constatación.

3. Reglamentariamente se determinarán las condiciones en que podrá contratarse con entidades domiciliadas fuera del territorio nacional la mera administración de los activos financieros extranjeros adquiridos conforme a la legislación correspondiente.

4. Las sociedades gestoras percibirán por su función una comisión de gestión dentro del límite fijado en el reglamento del fondo y que no excederá del máximo que, como garantía de los intereses de los participes y beneficiarios de los planes de pensiones, pudiere establecer el Gobierno de la nación.

Artículo 21.—Entidades depositarias

La custodia de los valores mobiliarios y demás activos financieros integrados en los fondos de pensiones corresponderá a un depositario, domiciliado necesariamente en España.

1. Podrán ser depositarios las entidades de depósitos y los colegios de agentes de Cambio y Bolsa y de Corredores de Comercio. En este caso, la custodia de los fondos habrá de estar depositada en aquellas.

2. Además de la función de custodia, ejercerán la de vigilancia ante las entidades asociadas, participes y beneficiarios, debiendo efectuar únicamente aquellas operaciones acordadas por las entidades gestoras que se ajusten a las disposiciones legales y reglamentarias.

3. Reglamentariamente se determinarán las condiciones en que pueda realizarse el depósito de los activos financieros extranjeros a que se refiere el número 3 del artículo anterior.

4. En remuneración de sus servicios, los depositarios percibirán de los fondos las retribuciones que libremente pacten con las entidades gestoras, sin perjuicio de las limitaciones que puedan establecerse administrativamente.

5. Cada fondo de pensiones tendrá un solo depositario, sin perjuicio de la posible existencia de diferentes depósitos.

6. Nadie podrá ser al mismo tiempo gestor y depositario de un fondo de pensiones, salvo los supuestos que se prevean reglamentariamente en desarrollo del artículo 23 de esta ley.

Artículo 22.—Responsabilidad

Las entidades gestoras y las depositarias actuarán en interés de los fondos que administran o custodian, siendo responsables frente a las entidades integradas, participes y beneficiarios de todos los perjuicios que se les causaren por el incumplimiento de sus respectivas obligaciones legales y reglamentarias. Ambos están obligados a exigirse recíprocamente esta responsabilidad en interés de aquellos.

Artículo 23.—Sustitución de las entidades gestora y depositaria

1. La sustitución de las entidades gestora y depositaria procederá:

a) Por decisión de la propia entidad, previa presentación de la entidad que haya de sustituirle, siempre que concorra el consentimiento expreso de la entidad gestora o depositaria que continúe en sus funciones, de la comisión de control del fondo de pensiones y se cumplan los requisitos previstos en el reglamento del fondo. A este efecto, el proceso de sustitución deberá comunicarse a la entidad promotora, a las comisiones de control y a la entidad gestora o depositaria con la antelación y en la forma que reglamentariamente se establezcan. Para proceder a la sustitución de la entidad gestora será requisito previo la autorización y publicidad suficiente de la auditoría prevista en el artículo 19 de esta ley, y en su caso, la constitución por la entidad cesante de las garantías y fianzas necesarias para cubrir las responsabilidades derivadas de su gestión.

b) Por decisión de la comisión de control del fondo de pensiones, que deberá de-

DOCUMENTO

20 de febrero de 1986 CINCO DIAS

ASEPROYECTO DE LEY DE FONDOS DE PENSIONES

signar simultáneamente una entidad depositaria a hacerse cargo de la gestión o el depósito. En tanto no se produzca la correspondiente designación, la entidad afectada continuará en sus funciones.

2. La renuncia unilateral a sus funciones por parte de las entidades gestoras y depositarias sólo surtirá efecto pasado un plazo de dos años contados desde su notificación fehaciente a la comisión o a las comisiones de control del fondo de pensiones y previo cumplimiento de los requisitos de auditoría, publicidad y garantía a que se refiere el apartado a) del número precedente. Si vencido el plazo no se designara una entidad sustituta, procederá la disolución del fondo de pensiones.

3. La disolución, el procedimiento concursal de las entidades gestoras o depositarias y su exclusión del registro administrativo por sanción administrativa producirá el cese en la gestión o custodia del fondo de la entidad afectada. Si ésta fuese la entidad gestora, la gestión quedará provisionalmente encomendada a la entidad depositaria. Si la entidad que cesa en sus funciones fuese la depositaria, los activos financieros y efectivo del fondo serán depositados en el Banco de España. En ambos casos, se producirá la disolución del fondo si en el plazo de un año no se designa nueva entidad gestora o depositaria.

4. Los cambios que se produzcan en el control de las entidades gestoras y la sustitución de sus consejeros deberán ser puestos en conocimiento de las comisiones de control en la forma que reglamentariamente se establezca.

CAPITULO VII

Régimen de control administrativo

Artículo 24.—Inspección administrativa

1. Corresponde al Ministerio de Economía y Hacienda la inspección de las entidades gestoras y fondos de pensiones y la vigilancia del cumplimiento de las normas de esta ley, pudiendo los órganos competentes del mismo recabar de las entidades gestoras y depositarias y de las comisiones de control toda la información que sea precisa para comprobar el correcto cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias.

2. Las entidades gestoras deberán facilitar al Ministerio de Economía y Hacienda información sobre la situación de los fondos de pensiones con la periodicidad y el contenido que reglamentariamente se establezca.

Artículo 25.—Infracciones

1. Las infracciones de las normas de esta ley, sus disposiciones complementarias y los reglamentos de los fondos de pensiones serán sancionables en vía administrativa, sin perjuicio de las responsabilidades de otro orden que pudieran implicar.

2. Las infracciones se clasifican, de acuerdo con su respectiva trascendencia, en leves, graves y muy graves. La reincidencia en una misma infracción, dentro de un período de tres ejercicios, determinará que se califique con arreglo a la categoría inmediata superior. No obstante, en las infracciones leves sólo se entenderá que hay reincidencia cuando la misma infracción se cometa tres veces en un mismo ejercicio o sea vece dentro del período de tres ejercicios.

3. Son infracciones leves los hechos que impliquen meros retrasos en el cumplimiento de obligaciones de información o incumplimiento de disposiciones de carácter sustantivo siempre que no pongan en peligro ni afecten directamente a los derechos de las entidades integradas, participantes y beneficiarios. Tienen esta consideración:

a) El retraso no superior a un mes en la notificación de los cambios relativos a las entidades gestoras a que se refiere el artículo 23.4.

b) El exceso de inversión sobre los límites establecidos en el artículo 16, siempre que tenga carácter transitorio y no exceda de los límites legales.

c) El retraso no superior a quince días en el cumplimiento de los plazos a que se

4) El incumplimiento de las demás obligaciones o prohibiciones establecidas en las disposiciones administrativas y reglamentarias de información o de normas de carácter sustantivo, cuando la acción u omisión ponga en peligro o lesione los derechos de las entidades asociadas, participantes o beneficiarios. Tienen esta consideración:

a) El pago de las entidades gestoras de comisiones superiores a los límites establecidos por norma administrativa o por el reglamento del fondo.

b) La materialización en títulos valores, de las participaciones en el fondo, contraviniendo la prohibición establecida en el artículo 19.

c) La comisión de obligaciones o el retraso al crédito por las entidades gestoras.

d) La contratación de la Administración de activos extranjeros contraviniendo las normas que se dicten conforme al artículo 20.3.

e) El incumplimiento por los depositarios de las obligaciones establecidas en el artículo 21.

f) La demora superior a un mes en la notificación de los cambios relativos a las entidades gestoras a que se refiere el artículo 23.4.

g) La falta de revisión de los sistemas actuariales a que se refiere el artículo 9 de esta ley.

h) La inversión en proporción superior a la establecida conforme al artículo 16, siempre que el exceso no supere el 50 % de los límites legales.

i) Contravención la prohibición establecida de pignorar o constituir garantía sobre los activos financieros del fondo.

j) La realización de operaciones con incumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17.

k) La demora superior a quince días en el cumplimiento de los plazos previstos en el artículo 19.

l) La falta de realización de la auditoría prevista en el artículo 19.

3. Son infracciones muy graves las acciones u omisiones, cualquiera que sea su naturaleza que, quebrantando la legislación, lesionen en forma grave los derechos de las entidades asociadas, participantes y beneficiarios o incumplan el objeto propio de los fondos de pensiones. Tienen esta consideración:

a) Ejercer la actividad de los fondos de pensiones sin estar inscritos en el registro o utilizar la denominación fondo de pensiones por quienes no tengan tal carácter.

b) Ejercer como entidad gestora de fondos de pensiones sin estar autorizada para ello conforme a lo dispuesto en esta ley.

c) La falsedad y omisión en los documentos contables o de información previstos en esta ley.

d) Confiar la custodia de los valores mobiliarios y demás activos financieros a entidades distintas de las previstas en el artículo 21.

e) La inversión en bienes distintos de los autorizados o en proporción superior a la establecida conforme al artículo 16, cuando el exceso supere el 50 % de los límites legales.

f) Hipotecar o gravar en cualquier otra forma los inmuebles que se habian adquirido libres de cargas, a que se refiere el artículo 17.

g) La resistencia, negativa u obstrucción a la inspección por el Ministerio de Economía y Hacienda y la negativa a facilitar la información que reglamentariamente se establezca.

h) El incumplimiento de los requisitos exigidos para obtener la inscripción en el Registro Especial de Fondos de Pensiones por causa de cancelación de dicha inscripción.

Artículo 26.—Sanciones

1. Las sanciones se impondrán a las personas responsables de las correspondientes infracciones. Las sanciones pecuniarias que se impongan conjuntamente a los componentes de órganos colegiados se materializarán entre los responsables, y en caso de responsabilidad solidaria, se aplicarán

respondiendo subsidiariamente la sociedad gestora.

2. Las sanciones serán:

a) Para las infracciones leves, amonestación privada o multa de hasta 500.000 pesetas.

b) Para las infracciones graves, amonestación pública, multa hasta 10 millones de pesetas o hasta el 30 % de la infracción si ésta es cifraable, suspensión temporal de los administradores y exclusión temporal del Registro Especial.

c) Para las infracciones muy graves, multa hasta 25 millones de pesetas o hasta el 50 % de la infracción si ésta es cifraable, suspensión definitiva de administradores y exclusión definitiva del Registro Especial. La infracción muy grave llevará consigo siempre la amonestación pública de los administradores responsables de la misma.

3. Serán legítimos competentes para imposición de estas sanciones:

a) El director general del Tesoro y Política Financiera y, en su caso, el director general de Seguros, para las sanciones de amonestación privada y pública y de multa hasta 10 millones de pesetas.

b) El ministro de Economía y Hacienda para las sanciones de multa hasta 50 millones de pesetas, suspensión temporal de administradores y exclusión temporal del Registro de Entidades Gestoras.

c) El Consejo de Ministros, para las sanciones pecuniarias de cuantía superior, suspensión definitiva de los administradores y exclusión temporal del Registro Especial.

4. El procedimiento sancionador será el del capítulo II del título VII de la ley de Procedimiento Administrativo. No obstante, la amonestación privada y las sanciones pecuniarias hasta 500.000 pesetas podrán imponerse en expediente sumario previa audiencia del interesado. Toda denuncia obligará a acordar la instrucción de expediente de información reservada, salvo que sea manifiestamente infundada o de mala fe, sin perjuicio de acordar lo procedente en este caso.

CAPITULO VII

Régimen fiscal

Artículo 27.—Contribuciones a los planes de pensiones

Las contribuciones a los planes de pensiones que cumplan los requisitos establecidos en esta ley tendrán el siguiente tratamiento fiscal:

a) Las contribuciones de las entidades promotoras serán deducibles en el impuesto personal que grava la renta del promotor, si bien es imprescindible que se impute a cada participante del plan de pensiones la parte que le corresponda sobre la cuota contribución.

b) Los participantes del plan de pensiones, previa integración en su renta de la imputación de la porción de la contribución de la entidad promotora que, en su caso, les correspondía, podrán computar como partida deducible sus aportaciones personales al plan de pensiones, incluyendo la cuota imputada, con un límite máximo del 15 % del total de la base imponible del ejercicio y sin que la deducción rebase las 500.000 pesetas.

Los citados límites operan por unidad familiar.

c) El excedente de la contribución de cada participante, imputada o realizada directamente, que no sea admitido como deducible en base imponible, según lo previsto en el apartado anterior, gozará de una deducción en la cuota del impuesto sobre la renta de las personas físicas consistente en el 15 % de su importe, con los límites y requisitos establecidos en el artículo 29 f) de la ley 44/1978, de 11 de septiembre, reguladora del impuesto.

Artículo 28.—Prestaciones de los planes de pensiones

1. Las prestaciones recibidas por los beneficiarios de un plan de pensiones se integrarán en su base imponible del impuesto sobre la renta de las personas físicas.

2. Cuando estas prestaciones se materialicen en una percepción única por el capital equivalente, se tratará el importe percibido como renta de capital.

3. En ningún caso las rentas percibidas podrán mantenerse en las cuantías líquidas pendientes a los efectos de las amortizaciones sobre los límites de deducción en la base imponible, en los ejercicios en que tales excedentes se materializaron según lo indicado en la letra c) del artículo 27.

4. Las prestaciones satisfechas tendrán el tratamiento de renta de trabajo y efectos de retenciones.

Artículo 29.—Tributación de los planes de pensiones

1. El incremento patrimonial que pueda producirse de manifiesto con motivo de la cancelación anticipada del plan de pensiones se gravará al tipo general de la tarifa del impuesto sobre sociedades.

2. No estará sometido a tributación el incremento patrimonial que pueda producirse de manifiesto por reembolso de las participaciones en el fondo de pensiones al que inicialmente se encuentra adscrito si, en el plazo de un mes desde aquel reembolso, se integra en un nuevo fondo de pensiones regulado por la presente normativa.

Artículo 30.—Tributación de los fondos de pensiones

1. Los fondos de pensiones constituidos e inscritos según lo requerido por la presente ley, estarán sujetos al impuesto sobre sociedades a un tipo de gravamen consistente, en consecuencia, dentro de la devolución de las retenciones que se les practique sobre los requisitos del capital mobiliario.

2. La constitución y las modificaciones consistentes en aumentos o disminuciones incluida la disolución de los fondos de pensiones regulados por esta ley, gozarán de exención en el impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera

1. Los planes de pensiones que actualmente estén promovidos por las fundaciones laborales, cajas de pensiones y demás instituciones de previsión personal de analogía naturalista, incluidas las aseguradoras realizadas por las empresas con este fin, deberán integrarse en fondos de pensiones regulados por esta ley, dentro del plazo de un año a partir de su entrada en vigor, con extensión de los impuestos que gravasen las operaciones necesarias para ello.

2. A partir de su inscripción en el Registro Administrativo de Fondo de Pensiones o de su integración en un fondo inscrito, quedarán sujetos a las exigencias de la legislación especial.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, la adaptación de los planes de pensiones a los sistemas de capitalización y demás requerimientos de esta ley podrá realizarse en el plazo de quince años mediante la aprobación por el Ministerio de Economía y Hacienda de los correspondientes planes de equilibrio actuarial y financiero. En casos excepcionales, el Ministerio de Economía y Hacienda podrá conceder plazos mayores de adaptación.

4. Durante el período de transición para efectuar el equilibrio de los compromisos del plan de pensiones, podrá utilizarse el sistema de capitalización de cobertura y solamente podrá instrumentarse el plan por un solo fondo de pensiones.

Segunda

Las instituciones de previsión del personal cuyos recursos estén materializados en los activos de las correspondientes empresas podrán mantener, no obstante su sujeción a lo dispuesto en esta ley, en dicha situación las dotaciones realizadas con anterioridad a la entrada en vigor de la misma, en tanto los activos no resulten totalmente amortizados. Estos recursos estarán afectos con prioridad sobre cualesquiera otros a la realización de las primeras prestaciones que se devenguen.

Disposición final

En el plazo de seis meses, contado a partir de la entrada en vigor de la presente ley, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Economía y Hacienda, aprobará el reglamento que se requiera.