

LÍMITE INDEMNIZATORIO AL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN  
COLOMBIA

Presentado por:

JULIET GARCÍA

ORLANDO FRANCO

EDWIN BARRETO

Director:

OSCAR MEDINA

UNIVERSIDAD SERGIO ARBOLEDA  
ESCUELA DE POSTGRADOS  
ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA LOGÍSTICA  
BOGOTÁ, COLOMBIA

2014

# INDICE

INTRODUCCIÓN.....	7
Resumen .....	8
Abstract .....	9
Justificación.....	10
1. Objetivos .....	11
1.1 General.....	11
1.2 Específicos .....	11
2. Marco Conceptual .....	12
2.1 El contrato de seguro .....	12
2.1.1 Principios básicos de un contrato de transporte.....	12
2.1.2 Modalidades.....	13
2.1.3 Coberturas de las pólizas .....	14
2.1.4 Prima.....	15
3. Marco Histórico.....	16
3.1 Historia del seguro de transporte en Colombia.....	17
4. Marco Legal .....	21
4.1 Contrato de transporte de carga .....	21
4.1.1 Contrato de seguro.....	21
4.1.2 Partes del contrato .....	21

4.1.3	Indemnización por pérdida o retardo.....	21
4.1.4	Actores del Contrato de Transporte de Carga .....	22
5.	Límite de la indemnización según el medio de transporte .....	24
5.1	Límite indemnizatorio en transporte de carga marítima .....	24
5.1.1	Reglas de la Haya (Convención de Bruselas de 1924).....	24
5.1.2	Reglas de la Haya – Visby (Protocolo de Bruselas de 1968).....	24
5.1.3	Protocolo de 1979 (Protocolo SDR).....	25
5.1.4	Reglas de Hamburgo .....	25
5.1.5	Código de Comercio Colombiano .....	26
5.2	Límite indemnizatorio en transporte de carga Aérea.....	26
5.2.1	Convenio de Varsovia 1929 .....	26
5.2.2	Límites Indemnizatorios en el Régimen de Varsovia.....	27
5.2.3	Convención de Montreal (1999).....	28
5.3	Otros convenios internacionales en el transporte de Carga .....	29
5.3.1	Contratación Internacional (Convenio CMR), .....	29
5.3.2	CIM-COFIT .....	29
5.3.3	Convenio CMNI .....	29
6.	Distribución del riesgo en el transporte.....	33
6.1	Tipos de seguro a la carga en Colombia .....	33
6.1.1	Seguro de responsabilidad civil contractual .....	33

6.2	Seguro de Transporte de Carga Terrestre .....	35
6.3	Diferencia entre la póliza del generador de carga y la del transportador.....	35
6.4	Ambigüedad normativa en Colombia .....	36
6.5	Doble cobertura en el seguro de transporte.....	37
6.6	Tipo de Mercancías movilizadas en el territorio Colombiano.....	38
6.7	Factores de riesgo al transportar mercancías en Colombia.....	39
6.7.1	Riesgos e incertidumbres en el transporte de carga en Colombia .....	39
6.7.2	Riesgos políticos en Colombia .....	42
6.7.3	Siniestralidad del transporte de carga en Colombia .....	42
6.7.4	Riesgos Asociados Carga .....	42
6.7.5	Piratería Terrestre en Colombia.....	43
6.8	Ejemplo de limite indemnizatorio para el Transporte de Carga Terrestre.....	48
7.	Conclusiones .....	49
8.	Bibliografía.....	50

## INDICE DE TABLAS

Tabla 1	Estadística de siniestros (1886 – 1899) .....	19
Tabla 2	Paralelo entre convenios internacionales .....	30
Tabla 3	Comparación en Colombia del límite indemnizatorio. ....	32
Tabla 4	El contrato de transporte y sus pólizas .....	35
Tabla 5	Tipo de Mercancías más importadas en Colombia .....	38
Tabla 6	Participación del seguro en los costos operativos .....	42
Tabla 7	Casos de Piratería terrestre a nivel Nacional.....	44
Tabla 8	Valor vs El Peso .....	48

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfica 1.1 Tipo de Mercancías Aseguradas.....	19
Gráfica 2 Índice de Herfindahl para el Ramo del Transporte .....	20
Gráfica 3 Riesgos del transporte .....	33
Gráfica 4 Piratería terrestre en zonas Urbanas Vs Carretera.....	44
Gráfica 5 Porcentaje de las principales mercancías hurtadas a nivel nacional. ....	45
Gráfica 6 Participación por departamento en el total de casos de piratería. ....	46
Gráfica 7 Cantidad de Vehículos incinerados. ....	46

## INTRODUCCIÓN

El transporte de carga terrestre es una de las principales operaciones dentro de la cadena de suministro, en la cual se soportan los riesgos que se puedan presentar durante la movilización, para ello se ha establecido contratos de transporte con pólizas que protejan a los dueños de las mercancías y otra que protejan el patrimonio de las empresas transportadoras.

En los contratos de transporte a nivel internacional sin importar el modo que sea utilizado, es habitual encontrar que se han establecido “límites” indemnizatorios o “topes” que tiene como función principal aclarar la responsabilidad del transportador y el máxima indemnización que deben pagar al generador de carga en caso de siniestro, basándose el mismo por la aseguradora del transportador en DEG/kilo o USD/Kilo

El presente trabajo pretende, por un lado, comparar los modelos indemnizatorios a nivel internacional que regularizan la responsabilidad civil del transportador en los diferentes tipos de transporte, y de otro, analizar el nivel de responsabilidad, el límite indemnizatorio y la legislación que abarca los seguros de transporte de carga terrestre en Colombia.

## Resumen

El sector asegurador tiene un alto nivel de injerencia en la logística nacional, específicamente en el área financiera y es tal su importancia que llega a variar los costos de operación en todos los puntos de la cadena de abastecimiento siendo un aliado de negocio invisible soportando los posibles riesgos que se puedan presentar.

Uno de los eslabones más traumáticos dentro de la cadena de abastecimiento es el transporte de la mercancía, ya que en la mayoría de las situaciones la responsabilidad de la integridad de la carga se transfiere de la empresa generadora de carga o remitente a la empresa de transporte, surgiendo como documento principal el contrato de transporte, en el cual se soportan los acuerdos entre las partes y se definen términos operativos y financieros acordando la tarifa mediante los llamados fletes. Estos fletes se calculan de acuerdo a volumen y peso de la mercancía y los costos asociados a la inversión y la operación que incluyen un cobro de seguro adquirido por la empresa de transporte para soportar la responsabilidad de la mercancía transportada. El Código de Comercio el cual rige este “negocio”, estipula los términos que deben acordarse en el contrato de transporte. Uno de los puntos críticos que ha generado discusión en el sector es el artículo 1031, el cual se enfoca en la indemnización por la cual se hace responsable la empresa de transporte, causando gran controversia específicamente en el caso en que el remitente no declare el valor de la mercancía, la empresa de transporte estará obligada a indemnizar en caso de siniestro hasta el 80% del total del valor probado, encontrando un posible conflicto de intereses ya que las tres partes del contrato (remitente, transportador y aseguradora) tienen ventajas y desventajas dependiendo la situación que se presente. Es tal la controversia que ha causado este artículo que se ha llegado a proponer límites indemnizatorios en la responsabilidad del transportista.



## **Abstract**

The insurance industry has a high level of interference in the domestic logistics, specifically in the financial area and is of such importance that may change the operation costs at all points of the supply chain being an invisible business ally bearing the potential risks that may arise.

One of the most traumatic links in the supply chain is the transport of goods, because in most situations, the responsibility for the integrity of the cargo is transferred from the cargo generator company or sender to the carrier, emerging as the main document of the Transportation Agreement, in which the agreements between the parties are supported and operational and financial terms are defined agreeing the rate through the freights. These freights are calculated according to the volume and weight of the goods and an insurance payment acquired by the carrier to bear the responsibility for the goods transported.

The Colombian bylaws that govern this "business" is the Commercial Code, which stipulates the terms to be agreed in the Transportation Agreement. One of the critical points that has generated discussion in the sector is Article 1031, which focuses on the indemnity for which the carrier is responsible for, causing a big controversy specifically in the case where the sender does not declare the value of the goods, the carrier is bounded to indemnify in case of loss up to 80% of the tested value, finding a potential conflict of interest because the three parties of the agreement (sender, carrier and insurer) have advantages and disadvantages depending on the situation arising.

Such is the controversy that has caused this Article that has proposed compensation limits on the liability of the carrier.

## **Justificación**

El transporte de carga terrestre en el ámbito nacional se enfrenta a diversos factores de exposición al riesgo constituyendo la póliza de seguros como obligatoria e indispensable para su operación. El presente trabajo se efectúa con el fin de mostrar ventajas y desventajas de las tres partes del contrato (remitente, transportador y aseguradora) dependiendo la situación que se presente en la implementación de límites indemnizatorios en el transporte de carga terrestre en Colombia.

## **1. Objetivos**

### **1.1 General**

Evaluar el impacto de los límites indemnizatorios en el contrato de transporte terrestre dentro de la cadena de abastecimiento en Colombia.

### **1.2 Específicos**

1. Comparar el límite indemnizatorio en cada uno de los modos de transporte en Colombia según convenios internacionales.
2. Exponer el estado actual de los topes indemnizatorios aplicables al contrato de transporte terrestre de mercancías en Colombia.
3. Identificar las ventajas y desventajas para el generador de carga, transportador y aseguradora al establecer un nuevo modelo de indemnización.

## 2. Marco Conceptual

### 2.1 El contrato de seguro

Es un acuerdo entre una persona denominada asegurador que asume el riesgo que le traslada otra persona llamada Tomador, quien se compromete a pagar una prima al Asegurador; este contrato debe reunir los elementos esenciales, sin los cuales no produciría efecto alguno<sup>1</sup>, contemplados en el Código de Comercio en su artículo 1045, de la siguiente forma:

- El interés asegurable, es decir, la identificación de la persona, el objeto o cosa asegurada.
- El riesgo asegurable, no es más que el suceso incierto que se asegura, por ejemplo en un contrato de seguro de vida, el riesgo asegurable es la muerte.
- La prima o precio del seguro, la suma de dinero a cargo del tomador del seguro que debe pagarle al asegurador.
- La obligación condicional del asegurador, es la condición de indemnizar al asegurado en caso de que ocurra el suceso incierto.

#### 2.1.1 Principios básicos de un contrato de transporte

- Interés asegurable

Principio fundamental del seguro de transporte debido a que este da origen a la necesidad de querer obtener una póliza ya que constituye la preservación que significará un beneficio y su pérdida o deterioro implicará un daño patrimonial. Sin interés asegurable, el contrato de seguro se anularía.

- Indemnidad - (indemnización)

La póliza que se obtiene al momento de firmar un contrato de seguro dentro de sus funciones estará el de proteger de pérdidas cubriendo cualquier cosa que se esté

---

<sup>1</sup> Zambrano Mutis A.M.(2011) Efecto de las Obligaciones Recuperado de [http:// www.gerencie.com/efectos-de-las-obligaciones.html](http://www.gerencie.com/efectos-de-las-obligaciones.html)

asegurando hasta una suma máxima de pérdida, siempre por debajo del valor total del bien.

- UerrimaeFidei, o "Buena fe"

El asegurador depende de que el asegurado, dé a conocer cualquier información veraz y relevante acerca del interés asegurado y potenciales amenazas.

- Subrogación

La subrogación es el derecho de la compañía de seguros de tomar una decisión sobre las partes que pueden haber causado el reclamo contra su seguro. Por lo tanto, la subrogación puede darse en cualquiera de las dos posiciones de una obligación: posición deudora y acreedora.<sup>2</sup>

- Siniestro

Cuando algunos de los posibles riesgos se realiza u ocurre. Es cuando sucede lo que se está amparando en la póliza y es motivo de indemnización.<sup>3</sup>

- Lucro Cesante

Disminución de ingresos o pérdida de rendimiento económico causada por la interrupción de un negocio o actividad, como consecuencia del daño o pérdida del bien asegurado.

### 2.1.2 Modalidades

Cada póliza de seguros es particular y por tanto sus coberturas pueden variar de una póliza a otra y de una compañía de seguros a otra. Sin embargo, algunas de las coberturas más comunes son:

---

<sup>2</sup> Jaramillo Salgado P. (2013) La subrogación en seguros, Bogotá, Colombia, Pontificia Universidad Javeriana(Ed)

<sup>3</sup> Rubén S. (2011), Ley sobre el contrato de seguro (No 1 pág. 48) Póliza, Bogotá Colombia

- Póliza a prima fija

Usada normalmente por los propietarios de camiones, la prima se establece por una anualidad, en función del capital máximo asegurado por vehículo.

- Póliza Flotante

Esta póliza obliga al asegurado a dar comunicación de cada uno de los viajes realizados, estableciéndose una tasa para cada uno de ellos en función de la mercancía asegurada.

- Póliza flotante fija

Dirigida también a los propietarios de las mercancías, se diferencia por la obligación que implica al asegurado de comunicar al seguro el volumen anual previsto de mercancías transportadas. En función de este volumen se atribuye una tasa anual, sujeta a cambios si ese volumen estimado es mayor o menor al previsto.

- Póliza temporal

Su objeto es dar cobertura a un viaje eventual.

### 2.1.3 Coberturas de las pólizas

- Todo riesgo

Cubre cualquier evento que genere una pérdida, excluyendo lo que este estipulado en el contrato.

- Riesgos nombrados

Señala en forma clara los eventos amparados y cuales excluidos en el contrato.

- Riesgo

Contingencia o proximidad de un daño. Es un acontecimiento futuro de realización incierta que provoca un menoscabo o una necesidad económica.

Posible ocurrencia de por azar de un acontecimiento que produce una necesidad económica y cuya aparición real o existencia se previene y garantiza en la póliza y obliga al asegurador a efectuar la presentación normalmente indemnización.

#### 2.1.4 **Prima**

Pago que debe realizar el tomador del seguro a la compañía aseguradora como remuneración a la protección que contrata, esta se establece con base en la probabilidad de riesgo de pérdida o daño del bien asegurado.<sup>4</sup>

Características para establecer la prima<sup>5</sup>

- Tipo de mercancía

Depende del grado de riesgo al que está expuesta la mercancía

- Tipo de empaque

Características del empaque que disminuyen la probabilidad de pérdida o daño de acuerdo a la naturaleza de la mercancía.

- Trayecto

Tiempo en tránsito que estará expuesta la mercancía.

- Medio de transporte

Probabilidad de pérdida o daño de acuerdo al medio que se utilice.

- Seguro universal

Ampara todos los riesgos inherentes al transporte, en este seguro no es necesario establecer fechas de iniciación y culminación del amparo, las partes pueden pactar un plazo.

---

<sup>4</sup> De Pombo M.E, (2007), Seguros de transporte para exportaciones colombianas, Recuperado de [http:// www.antiguo.proexport.com.co/](http://www.antiguo.proexport.com.co/)

<sup>5</sup>Rubén S. (2011), Ley sobre el contrato de seguro (Capítulo 3) Prima, Bogotá Colombia

### 3. Marco Histórico

El surgimiento de los seguros en el transporte de mercancía en la historia, se estima que fue en edad media exactamente en Babilonia cuando comerciantes al momento de transportar sus mercancías en caravanas solían ser víctimas de la piratería común y a partir de estos sucesos se decidió que, en caso perdida de parte de la mercancía transportada, los dueños de las demás mercancías que llegaban a su destino debían contribuir a su indemnización de forma solidaria. Tiempo después, los griegos incursionarían en esta actividad que básicamente se componía de un préstamo a los propietarios de los buques para la compra de las mercancías que posteriormente eran transportadas para su comercialización, en caso de que la mercancía llegara sin novedades y se vendiera, el propietario del buque debía devolver la totalidad prestada a su prestamista y adicionalmente se entregaba un interés el cual en la actividad aseguradora se conocería como prima. En caso contrario de que la mercancía sufriera algún contratiempo y no pudiese ser comercializada el propietario del buque no estaría obligado a devolver la suma prestada ni los intereses generados; dicha actividad tomaría el nombre de “préstamo a la gruesa”<sup>6</sup>. Dicha actividad sufriría trastornos ya que en 1232 el papa Gregorio IX prohibiera esta actividad ya que los intereses eran elevados y se generaran nuevas condiciones hasta el “siglo XIII en el cual se crea específicamente el seguro marítimo mediante la aplicación de pago por daños”<sup>7</sup>. Más tarde, en 1350 de acuerdo a archivos encontrados en documentos de Francesco Datini<sup>8</sup> aparecerían contratos de seguros con primas que irían desde el 15 al 20 por ciento del valor asegurado que luego caerían hasta un 10% sin embargo nada estaba especializado y eran

---

<sup>6</sup>Enciclopedia Jurídica (2014), Préstamo a la Gruesa Recuperado de <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com>

<sup>7</sup> Ángela Concha, Leonardo Umaña, María José Vargas / Junio de 2011 “El Seguro de Transporte de Carga” FASECOLDA Pág. 5

<sup>8</sup> “Francesco Datini: Su importancia está relacionado con el vasto archivo de cartas y registros dejados por él en el siglo XIX y se encuentra en una habitación secreta de su palacio y ahora permite analizar plenamente la vida y los negocios de un comerciante que opera en la segunda mitad del siglo XIV” Recuperado de [http://it.wikipedia.org/wiki/Francesco\\_Datini](http://it.wikipedia.org/wiki/Francesco_Datini).



elaborados por los mismos comerciantes catalogándose más como un tipo de juego o apuesta la cual se iría estudiando y analizando y ya en 1660 se encuentran avances significativos en seis conceptos detallados en el libro “El Triunfo del Dinero” de Sandel J. Michel como lo son la probabilidad, la esperanza de vida, certidumbre, distribución normal, utilidad y la inferencia los cuales le estructurarían técnicamente al mercado asegurador.<sup>9</sup>

Más tarde se crearía el café Lloyd’s en Londres, lugar en el que se llevaba control de las operaciones de comercio marítimo y donde se reunían expertos en el campo asegurador, discutían situaciones que se presentaban y compartían experiencias generando un centro de alto conocimiento de seguros y como tal surge la póliza de seguros que estuvo vigente por casi 200 años, tiempo en el que se presentaron infinidad de siniestros en diferentes escenarios y tomando esta información en 1906 el reconocido juez Lord Chalmers compiló dicha información y creó la Ley del Seguro Marítimo. Dicha ley fue publicada por la Asociación internacional de Aseguramiento (International Underwriting Association) que al transcurrir de los tiempos y con base a experiencias en la operación se fue perfeccionando y adoptando por empresas aseguradoras que surgían a nivel mundial.

### **3.1 Historia del seguro de transporte en Colombia**

En Colombia igual que a nivel mundial, la industria aseguradora en Colombia surge del seguro de transporte y datan sus inicios en la época colonial cuando el comercio internacional entra en pleno auge y es por parte de la Corona Española quien regularía el mercado asegurador para el soporte de los riesgos latentes en el transporte de mercancía marítima. Este mercado iría evolucionando gracias al desarrollo de disposiciones legales que más adelante se compilaron y plasmaron en las ordenanzas de Bilbao en 1737 y que debido a su desarrollo y evolución

---

<sup>9</sup> Ferguson, Niall. El Triunfo del Dinero. ISBN 9788483068137. Random House Mondadori S.A.S. Ed. Debate. 2010 Cap. 4 El retorno del riesgo

continúa luego de la Independencia<sup>10</sup> y disolución de la “Gran Colombia”<sup>11</sup>, hacia 1853 se constituiría el primer Código de Comercio donde se estandarizaron los procesos el cual se distorsionaría ya que tiempo después a causa del federalismo el cual se regía en la época<sup>12</sup>, llevaría a la expedición de códigos de comercio por cada Estado.

En 1857 que se establece la aseguradora “El porvenir de las familias”, proveniente de Chile, en la ciudad de Bogotá la cual no lograría un gran impacto en Colombia debido a la crisis económica a la que se enfrentaría debido en gran parte a la guerra. Finalizando el siglo XIX posterior a la disolución de la “Nueva Granada”<sup>13</sup> y la “Confederación Granadina”<sup>14</sup> y ya constituidos los “Estados Unidos de Colombia”<sup>15</sup> empezaba a superar crisis económicas que se generaban a causa de conflictos políticos de dichas disoluciones y gracias al desarrollo agricultor específicamente el café mejorando notoriamente su comercio y sería en el año 1874 el surgimiento de la Compañía Colombiana de Seguros S.A. (COLSEGUROS) la cual se enfocaba en el transporte fluvial de mercancías por el río Magdalena hacia el interior del país.

A partir de la Constitución de 1886 con la que se da origen a la “República de Colombia”<sup>16</sup> se unifican nuevamente los procesos y se expide el Código de Comercio y luego de varias transformaciones y actualizaciones se llega al actual que se expide por medio del Decreto 410 de 1971.

Se data que en marzo de 1875 ocurre el primer siniestro de un generador de carga que transportaba su mercancía por el río Sabanilla.

---

<sup>10</sup> Independencia de Colombia(2012Recuperado de: [http://es.wikipedia.org/wiki/Independencia\\_de\\_Colombia](http://es.wikipedia.org/wiki/Independencia_de_Colombia)

<sup>11</sup> Gran Colombia (1819 - 1831) Recuperado de [http://es.wikipedia.org/wiki/Gran\\_Colombia](http://es.wikipedia.org/wiki/Gran_Colombia)

<sup>12</sup> Cruz Rodríguez, Edwin (2011) El federalismo en la historiografía política colombiana (1853-1886) Recuperado de [http://historiacritica.uniandes.edu.co/view.php/710/index=1.php?action=edit&id=710#\\*](http://historiacritica.uniandes.edu.co/view.php/710/index=1.php?action=edit&id=710#*)

<sup>13</sup> Nueva Granada (1832 - 1858) Recuperado de <http://es.wikipedia.org/>

<sup>14</sup> Confederación Granadina (1858 – 1863) Recuperado de <http://es.wikipedia.org/wiki/Confederacion>

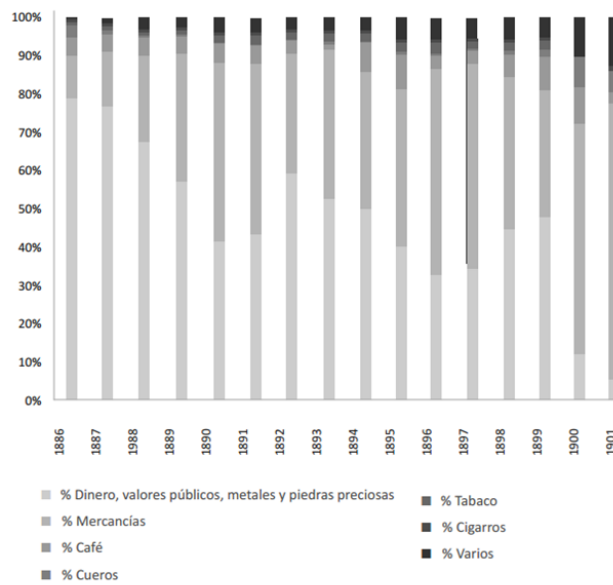
<sup>15</sup> Estados Unidos de Colombia (1863 - 1886) Recuperado de [http://es.wikipedia.org/wiki/Estados\\_Unidos](http://es.wikipedia.org/wiki/Estados_Unidos)

<sup>16</sup> República de Colombia Recuperado de <http://es.wikipedia.org/wiki/Colombia>

**Tabla 1 Estadística de siniestros (1886 – 1899)**

Años	Principal siniestro		Segundo siniestro	
1886	De Honda a B/quilla	25,5%	De Honda a B/tá	24,4%
1887	De B/tá a Honda	36,5%	En Bodegas de Yeguas	36,3%
1888	En el mar	16,1%	De Honda a B/tá	12,1%
1889	De Cartagena a Calamar	34,6%	De Neiva a Honda	23,6%
1890	Yeguas-Honda a B/tá	54,0%	Purificación a Neiva	21,1%
1891	Isla de Aruba	38,0%	De Honda a B/tá	17,4%
1892	De Honda a B/tá	42,3%	B/tá a Londres	26,7%
1893	B/quilla a Zaragoza	55,0%	De Honda a B/tá	24,8%
1894	B/quilla a Honda	65,0%	De Honda a B/tá	16,8%
1896	De Honda B/tá	43,1%	De Honda a Neiva	29,1%
1897	De Cartagena a Honda	44,1%	De B/quilla a Pto. Berrío	11,0%
1898	De B/tá a Cúcuta	46,7%	De Honda a B/tá	12,0%
1899	Ricaurte a Magangue	53,2%	Neiva a Purificación	12,8%

Fuente: Fasecolda.

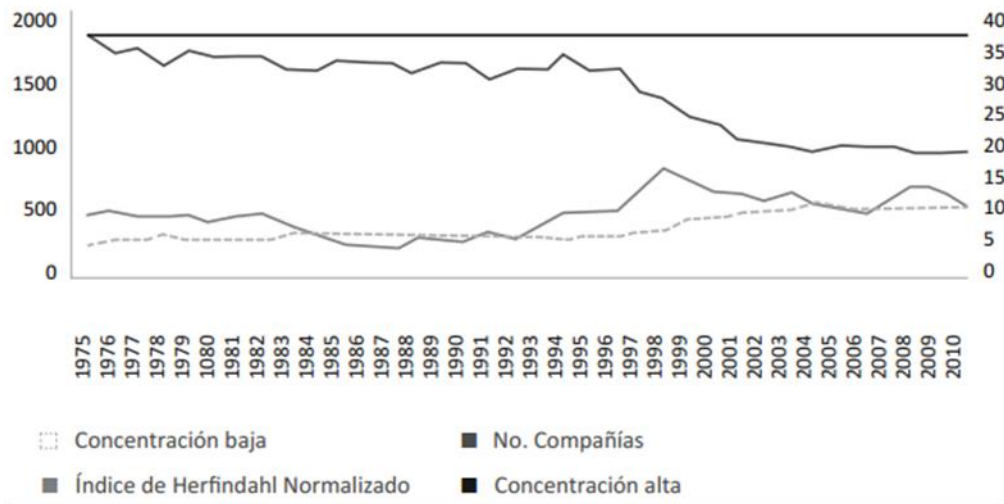


Fuente: Fasecolda.

**Gráfica 1.1 Tipo de Mercancías Aseguradas**

Pasando al siglo XX en el año de 1909 se funda la Compañía General de seguros la cual cubría riesgos de transporte, incendio y navegación. Pero años más tarde terminaría unificándose con COLSEGUROS.

Ya en la década de los 40 el sector asegurador evolucionó y es donde se crean compañías como la Andina de Seguros, Seguros Bolívar, Compañía Suramericana de Seguros entre otras. En el Gráfico 2 por medio del Índice de Herfindahl<sup>17</sup> se evidencia como al pasar de los años la concentración de mercado del ramo transportista se ha mantenido baja.



Fuente: Fasecolda.

**Gráfica 2** Índice de Herfindahl para el Ramo del Transporte

<sup>17</sup> “Índice Herfindahl (captura la concentración de un mercado. Se calcula haciendo la sumatoria de la participación en la producción de todas las compañías que componen en el mercado. Para normalizarlo, se utiliza el número de compañías que participan en el mercado.) Un mayor índice es síntoma de una mayor concentración en el mercado, mientras que un menor índice es evidencia de un mercado más competitivo. Ángela Concha, Leonardo Umaña, María José Vargas / Junio de 2011 “El Seguro de Transporte de Carga” FASECOLDA

## **4. Marco Legal**

Con el fin de analizar el límite indemnizatorio del seguro que actualmente rige por el Estado Colombiano para el transporte de carga por vía terrestre, se ha tomado como referencia el Código de Comercio Colombiano, decretos y resoluciones que se expiden cada año modificando o actualizando las normas existentes para ser reguladas y decretadas por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte.

### **4.1 Contrato de transporte de carga**

Es un negocio jurídico por medio del cual uno de los actores o una de las partes, transportador habilitado, se obliga con el generador de carga y/o, destinatario, a cambio de un precio en este caso el flete, para mover cosas de un lugar a otro por vía terrestre, con un plazo fijo y entregarlas al destinatario.

#### **4.1.1 Contrato de seguro**

Art. 1036 CCO. El seguro es un contrato consensual bilateral, oneroso, aleatorio y de ejecución sucesiva.

#### **4.1.2 Partes del contrato**

Art.1037 CCO.

El asegurador: persona que asume los riesgos

El tomador: persona que traslada los riesgos.

#### **4.1.3 Indemnización por pérdida o retardo**

Art. 1031 CCO. En caso de pérdida total de la mercancía el transportador indemniza de acuerdo al valor total declarado, si es pérdida parcia de hará de acuerdo a la porción de la mercancía pérdida frente al total.

1. En la remesa se puede pactar de mutuo acuerdo un límite indemnizatorio no inferior al 75% del valor declarado.
2. Por concepto de lucro cesante (perdida de una ganancia legítima de la mercancía), pérdida parcial o total el transportador deberá pagar un adicional del 25%.
3. Si la pérdida o daño es por dolo o culpa grave el transportador deberá a pagar el 100% de la indemnización.

#### **4.1.4 Actores del Contrato de Transporte de Carga**

- Generador de carga, remitente, o su representante.
- Empresa transportadora.
- Propietario y/o conductor del vehículo transportador (transportista o tercero).
- Destinatario

##### ***4.1.4.1 Obligaciones y deberes de los Actores del Contrato de Transporte de Carga***

1. Responsabilidad del transportador: Art. 1030 CCO. “el transportador responderá de la pérdida total o parcial de la cosa transportada, de su avería y del retardo de la entrega, desde el momento que la recibe o ha debido hacerse cargo de ella. Esta responsabilidad solo cesará cuando la cosa sea entregada al destinatario o a la persona designada para recibirla”.
2. Responsabilidad del generador de carga: Art. 1010 CCO. “El remitente indicará a más tardar el momento de la entrega de la mercancía, el nombre y dirección del destinatario. Además deberá aclarar el valor exacto de la mercancía, volumen y peso, la forma adecuada de cargue y descargue, si el generador de carga realiza una declaración no exacta de la carga o mercancía, el transportista queda libre de toda responsabilidad”.

Otros aspectos legales importantes que involucran a los actores de la cadena de transporte de carga por carretera son los siguientes:

- Derecho penal

Se encontró que la “piratería terrestre” es uno de los principales obstáculos que actualmente tiene el transporte de carga terrestre por parte no solo de delincuentes externos sino también por conductores de empresas ya establecidas que realizan actividades fraudulentas relacionadas con robo de mercancía o fallas del camión; esta actividad como tal no es delito en el Código Penal colombiano, si no se demuestra el fraude realizado, además se convierte en una ventaja para los delincuentes, a quienes en la mayoría de los casos no se les acusa por la totalidad de los delitos realizados y por lo cual no se genera una denuncia completa ante el juez.

- Derecho administrativo

Hace referencia al incumplimiento de las normas de tránsito por parte del generador de carga, conductores, empresas transportadoras y/o propietarios de vehículos de transporte público terrestre automotor de carga, violación de normas como no expedir el manifiesto de carga, exceso de peso y medidas, no estar inscritos ante la RNDC, entre otros.

- Derecho Civil y Comercial

Se realiza todo el trámite de siniestros, reclamos ante las compañías de seguros, basados en el Código de Comercio.

## **5. Límite de la indemnización según el medio de transporte**

En el transporte de mercancías por vía marítima, aérea, férrea o multimodal encontramos las siguientes reglas o convenios que se rigen a nivel mundial, las cuales establecen algunos límites indemnizatorios, exoneraciones y responsabilidades del transportador.

### **5.1 Límite indemnizatorio en transporte de carga marítima**

En cuanto a la indemnización en el transporte marítimo lo más importante es que el límite está establecido cuantitativamente, es decir que no se trata de un límite de responsabilidad sino de la indemnización cuando se comprueba que el transportador es responsable del daño, pérdida o retraso en la mercancía, sin que este valor sobrepase el límite máximo establecido en el convenio de Bruselas en 1924 (Reglas de la Haya) y luego modificadas y/o revisadas por el Protocolo Bruselas de 1968 (Protocolo de Visby), solo excederá el límite establecido si se llegara a demostrar que el transportador actuó con culpa o dolo grave en el incumplimiento del contrato o que las partes lleguen a un acuerdo voluntario de aumentar el valor.

#### **5.1.1 Reglas de la Haya (Convención de Bruselas de 1924)**

La convención de Bruselas estableció un límite máximo de 100 libras esterlinas por bulto o unidad o su equivalente a otra moneda (art. 4.5)<sup>18</sup>, lo que generó confusiones cuando se realizara el transporte de mercancías a granel, cambiando la unidad la cual sería igual a la medida del volumen o peso que se declarara en el conocimiento de embarque.

#### **5.1.2 Reglas de la Haya – Visby (Protocolo de Bruselas de 1968)**

El protocolo de Bruselas realizó importantes modificaciones estableciendo el límite mediante fórmulas (art. 2), 1.000 francos poincaré por bulto o unidad o 30 francos poincaré por Kilogramo

---

<sup>18</sup> Guzmán Escobar. J. V. (2007) El contrato de transporte marítimo de mercancías bajo conocimiento de embarque (No. 1 Pag. 363).



de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas (franco poincaré es una unidad monetaria que consistía 65.5 miligramos de oro de 900 milésimas)<sup>19</sup> el cálculo se haría en el lugar y la fecha en el que se realice el descargue.

### 5.1.3 **Protocolo de 1979 (Protocolo SDR)**

Debido al cambio o variación de las monedas extranjeras y del oro que se presentaron a partir de los años 70 se generó incertidumbre en cuanto al monto real de indemnización por lo cual fueron modificadas de nuevo las reglas de la Haya en el Protocolo de 1979, se establecieron los límites en Derechos Especiales de Giro del Fondo Internacional (DEG); 666,66 DEG por Bulto o unidad y 2 DEG por kilogramo de peso bruto, aplicando el que sea mayor<sup>20</sup>.

El DEG es un activo de reserva internacional creado por el FMI en 1969 para complementar las reservas oficiales de los países miembros. Su valor se basa en cuatro monedas internacionales que actualmente son USD, EUR, JPY y GBP.

### 5.1.4 **Reglas de Hamburgo**

También se estableció en las Reglas de Hamburgo en 1978 como límite la suma de 835 DEG por bulto u otra unidad de carga transportada o 2.5 DEG por Kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, el cambio a moneda nacional se hará a la fecha que se acuerde entre las partes que sean miembro del FMI<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> Guzmán Escobar. J. V. (2007) El contrato de transporte marítimo de mercancías bajo conocimiento de embarque. (No. 8 Pag. 363).

<sup>20</sup> Guzmán Escobar. J. V. (2007) El contrato de transporte marítimo de mercancías bajo conocimiento de embarque. (No. 1 Pag. 364).

<sup>21</sup> Guzmán Escobar. J. V. (2007) El contrato de transporte marítimo de mercancías bajo conocimiento de embarque. (No. 2 Pag. 364).

### 5.1.5 Código de Comercio Colombiano

En Colombia los límites indemnizatorios están establecidos en el Código de Comercio (art. 1644), *“Cuando en la declaración inserta en el conocimiento no haya determinado el cargador el valor de las mercancías pero si su naturaleza, y el transportador, su agente marítimo o el capitán del buque no hubieren formulado la oportuna reserva sobre dicha declaración, se atenderá el transportador para la indemnización al precio de dichas mercancías en el puerto de embarque. Pero en este caso podrá pactar un límite máximo a su responsabilidad.”*<sup>22</sup>. Sin embargo si el conocimiento de embarque incluye las Reglas de la Haya, de la Haya de Visby o de alguna legislación extranjera que establezcan límites indemnizatorios especiales del transportador cuando no se presente la declaración del valor de las mercancías, la jurisprudencia colombiana pueda analizar la validez de estas cláusulas.

Es decir que el régimen colombiano permite pactar un límite indemnizatorio si tenemos en cuenta que cuando no hay declaración por parte de cargador la ley no establece límite sino que será de acuerdo a el valor de la mercancía en puerto, teniendo las partes la posibilidad de pactar un límite indemnizatorio que puede ser mayor o menor al valor de las mercancías en el puerto.

## 5.2 Límite indemnizatorio en transporte de carga Aérea

### 5.2.1 Convenio de Varsovia 1929<sup>23</sup>

En el convenio de Varsovia (art. 18), el transportador es responsable por el por el daño o pérdida de las mercancías, si la el siniestro ocurre durante el transporte aéreo y solo se exonera al transportador de sus responsabilidades según los artículos 20 y 21 del Convenio de Varsovia de 1929, modificados por el Protocolo de La Haya de 1955.

---

<sup>22</sup> Código de Comercio Colombiano

<sup>23</sup> Guzmán E J (2009) Contratos de transporte, Aspectos generales del contrato de transporte aéreo internacional de mercancías, (Pag 11.)

### 5.2.2 Límites Indemnizatorios en el Régimen de Varsovia<sup>24</sup>

El artículo 22, numeral 2, del Convenio de Varsovia de 1929, modificado por el Protocolo de La Haya de 1955, establece las limitaciones monetarias a la responsabilidad civil del transportador aéreo. Es decir, que si se comprueba la responsabilidad del transportador por daño o pérdida existe un valor límite establecido en esta norma. Se establece que el límite indemnizatorio es una suma equivalente a 250 francos por kilogramo de la carga; según el artículo 22.5, cada franco equivale al valor de 65.5 miligramos oro con ley de 900 milésimas.

En Colombia este valor debería ser con base en el precio del oro vigente en el país pero hace varios años la IATA (siglas en inglés “International Air Transport Association”), recomienda que 250 francos equivalgan a la suma de US\$20.00, estableciendo la limitación de la responsabilidad en US\$20.00 por kilogramo de peso de las mercancías transportadas. Este límite solo puede ser superior si al momento de contratar el transporte el expedidor declara el valor de las mercancías, en el cual el límite indemnizatorio es igual al 100% del valor declarado, si no se comprueba que se declaró un valor superior al real (art. 22.2.a del Convenio de Varsovia de 1929, modificado por el art. 11 del Protocolo de La Haya de 1955) y cuando el expedidor demuestre que el daño fue causado por una omisión del transportador (art. 25 del Convenio de Varsovia de 1929, modificado por el art. 13 del Protocolo de La Haya de 1955)<sup>25</sup>.

Colombia ratificó con la Ley 95 de 1965 el Convenio de Varsovia de 1929, el protocolo de La Haya de 1955 y el Convenio de Guadalajara de 1961, siendo obligatorio para el contrato de transporte aéreo internacional, si no se llegan a cumplir estos requisitos, el contrato se deberá regir por el Código de Comercio Colombiano.

---

<sup>24</sup> Contratos de transporte, Aspectos generales del contrato de transporte aéreo internacional de mercancías, José Vicente Guzmán E. (Pag 12.)

<sup>25</sup> Contratos de transporte, Aspectos generales del contrato de transporte aéreo internacional de mercancías, José Vicente Guzmán E. (Pag 13.)

### 5.2.3 Convención de Montreal (1999)<sup>26</sup>

Artículo 13. Entrega de la carga

Párrafo 3. Si el transportista admite la pérdida de la carga, o si la carga no ha llegado a la expiración de los siete días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el destinatario podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte.

CAPITULO III Responsabilidad del transportista y medida de la indemnización del daño.

Artículo 18. Daño de la carga. 1. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción o pérdida o avería de la carga, por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo.

Artículo 22. Límites de responsabilidad respecto al retraso, el equipaje y la carga.

Párrafo 3. En el transporte de carga, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a una suma de 19 derechos especiales de giro por kilogramo, a menos que el expedidor haya hecho al transportista, al entregarle el bulto, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello.

En este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el expedidor.

Párrafo 4. En caso de destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga o de cualquier objeto que ella contenga, para determinar la suma que constituye el límite de responsabilidad del transportista solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto o de los bultos afectados.

---

<sup>26</sup>Convenio de Montreal (1999), Recuperado de <http://www.avianca.com>

## Artículo 24 Revisión de los límites

Párrafo 1. Los límites de responsabilidad prescriptos serán revisados cada cinco años, con relación a un índice de inflación que corresponda a la tasa de inflación acumulada desde la revisión anterior o, a la primera vez.

### **5.3 Otros convenios internacionales en el transporte de Carga**

En el transporte de carga en sus diferentes modos cuenta con otros convenios que se establecen entre los países que limitan o que están en un mismo continente, entre ellos encontramos:

#### **5.3.1 Contratación Internacional (Convenio CMR),**

Realizada el 19 de mayo de 1956 en Ginebra, Suiza establece un Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera entre 55 países, regula todo contrato de transporte internacional que tenga origen - destino dentro de los países firmantes, además regula las responsabilidades, exoneraciones y limitaciones del transportista, entre otros.

#### **5.3.2 CIM-COFIT**

Acuerdo de Transporte Internacional de Mercancías por ferrocarril, actualmente cuenta con 47 países del Oriente Medio, África del Norte, Jordania y la Unión Europea adherido a partir del 2011, su objetivo es mejorar y promover el transporte de mercancías por esta vía unificando y controlando las normas que aceptan los países firmantes.

#### **5.3.3 Convenio CMNI**

Convenio sobre el contrato de transporte de mercancías por vías de navegación interna: ríos y lagos en estados europeos.

**Tabla 2** Paralelo entre convenios internacionales

	CMR	CIM-COFIT	Convenio CMNI	Rotterdam	Protocolo de 1979 (Protocolo SDR)	Montreal
Descripción	Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (55 países)	Acuerdo de Transporte Internacional de Mercancías por ferrocarril (47 países)	Convenio sobre el contrato de transporte de mercancías por vías de navegación interna: ríos y lagos en estados europeos	Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo	Reglas de la Haya – Visby (Protocolo de Bruselas de 1968) modificado en 1979. Transporte marítimo internacional	Convenio para transporte aéreo internacional
Documento	Carta de porte CMR (art. 4 y siguientes del Convenio CMR)	Carta de porte CIM		Conocimiento de Embarque o Bill of Lading.	Conocimiento de Embarque o Bill of Lading.	Contrato de Transporte Aéreo o Air Waybill (AWB)
Lugar y fecha	Ginebra 1956	Berna 1980 modificado en el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999.	Budapest 2001	Rotterdam 2009	Bruselas 1979	Montreal 1999
Límites de indemnización	8.33 DEG/Kilo bruto	17 DEG/kilo	2 DEG/kilo o 666, 7 DEG por bulto	875 DEG por bulto o unidad o 3 DEG por kg/bulto	666.66 DEG por bulto o unidad o 2 DEG por kg/bruto	19 DEG por kg
Retraso	Precio del flete	Hasta cuatro ces el valor del flete	No establece limites	2.5 veces el valor del flete	Se aplica al límite que resulte mayor	No establece limites

Fuente: El Seguro de Transporte de Carga, Los límites de indemnización del transportador y su impacto en el esquema de aseguramiento del transporte de carga en Colombia Rafael Illescas (pag.195)

Al revisar estos convenios internacionales con relación al transporte de carga se puede observar que si el generador de carga o el expedidor no declara el valor de la mercancía, la indemnización estará limitada por cada acuerdo o convenio basándose en el volumen o peso, con relación al DEG, más no en el valor de la mercancía, solo puede cambiar esto cuando se declare el valor de la mercancía o se compruebe el dolo del transportador; si se lograra aplicar este sistema al transporte de carga colombiano, las aseguradoras y los transportistas podrían llegar a tener un nivel de incertidumbre más bajo en cuanto a los riesgos que puedan ocurrir y a tener una visibilidad y prevención más alta de los mismos, teniendo en cuenta que actualmente cuando no se declara el valor de la mercancía el transportador debe cotizar el servicio con base en el peso y el volumen pero debe indemnizar con base en el valor real y con una indemnización de un 80% de las mercancía dañada, además este sistema permite estimar con mayor exactitud la probabilidad de pérdida con relación al volumen movilizado.

En cuanto al sistema Colombiano, la responsabilidad del transportador es el 100% del valor de la carga declarada, en el transporte aéreo y multimodal se establecen límites con relación a aspectos físicos, en el marítimo el Código de Comercio establece que si no se declara el valor se puede llegar a un acuerdo entre las partes sin embargo en el transporte por carretera no existe un límite que sea preciso que permita en cierto modo tener más control y que a su vez incida en los costos del transporte de manera favorable.

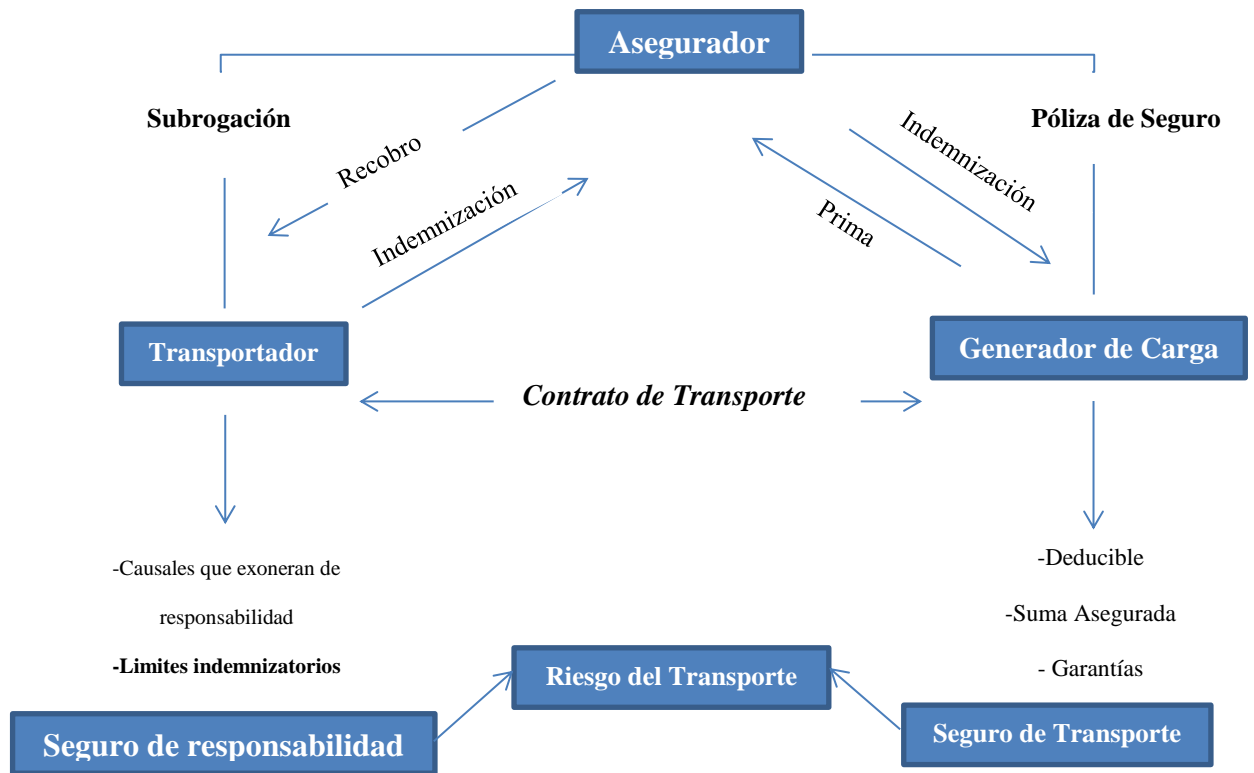
**Tabla 3** Comparación en Colombia del límite indemnizatorio.

	Transporte Aéreo	Transporte Marítimo	Transporte Multimodal	Transporte Terrestre
Generador de carga declara el valor de la carga	Hasta el 100 % del valor declarado.	Hasta el 100 % del valor declarado.	100 % del valor declarado.	Hasta el 100 % del valor declarado.
Generador de carga <b>No</b> declara el valor de la carga	\$ 20.00 USD por Kg o 19 DEG por kg.	El valor de la carga en el puerto de embarque.	666.66 DEG por bulto o unidad o 2 DEG por kg/bruto (USD 1.32 - 2013) El que mayor resulte.	80 % del valor declarado.
Posibilidad de establecer un límite entre las partes	No existe.	Si existe la posibilidad de fijar entre las partes un máximo.	No existe.	Se podrá llegar a un acuerdo que no podrá ser inferior al 75% del valor declarado.
Indemnización por retraso o lucro cesante			8,33 DEG por kg/bruto.	25% del valor de la indemnización.

Fuente: El Seguro de Transporte de Carga, Los límites de indemnización del transportador y su impacto en el esquema de aseguramiento del transporte de carga en Colombia Rafael Illescas (pag.195)



## 6. Distribución del riesgo en el transporte



Fuente: Basado en Guzmán E, José Vicente  
Contratos de Transporte. U Externado de Colombia

**Gráfica 3 Riesgos del transporte**

### 6.1 Tipos de seguro a la carga en Colombia

#### 6.1.1 Seguro de responsabilidad civil contractual

Esta póliza cubre todos los perjuicios que un empresario o persona natural, deba pagar como consecuencia directa de cubrir daños inferidos a terceros, al momento culpa o negligencia del asegurado.

Este tipo de póliza garantiza la cobertura de tres situaciones en particular:

1. La muerte o lesiones causadas a terceros
2. Daños materiales a bienes pertenecientes a terceros

3. Gastos de defensa del asegurado, incluso por reclamaciones injustificadas, así como honorarios y gastos de toda clase, de cargo del asegurado civilmente responsable.

#### ***6.1.1.1 Modalidades del Seguro de Responsabilidad Civil***

El Seguro de Responsabilidad Civil puede ser individual o contratado en forma colectiva. Este último caso se da con facilidad en las empresas, donde el empleador contrata un seguro colectivo para sus trabajadores, en caso de daños con culpa o negligencia.

El Seguro de Responsabilidad Civil normalmente cuenta con un deducible a pagar en caso de siniestro, esto es, un monto a cargo del asegurado para activar la cobertura. De producirse siniestros reiterativos respecto de un mismo seguro contratado, tendrá lugar un aumento progresivo de la prima por el aumento del riesgo sufrido, o incluso del mismo deducible a cargo del asegurado.

Este tipo de pólizas tienen diferentes opciones de cubrimiento como son:

- Responsabilidad civil profesionales (Médicos, Arquitectos, Abogados... Etc.)
- Responsabilidad Civil para cargos de alta gerencial que puedan cubrir cargos por gestión negligente
- Por propietario y/o conductor de vehículos terrestres
- Y responsabilidad civil para empresas del sector (Entidades financieras, por contaminación, o por cargos específicos en el sector gubernamental)

Actualmente, la Dirección Nacional de Planeación (DNP), como lineamiento de política promueve implementar la obligatoriedad del Seguro de Responsabilidad Civil para el transportador de carga, con el fin de modernizar el transporte automotor de carga como se

estipula en el CONPES<sup>27</sup> 3759, plantea mejorar el servicio y aumentar en los estándares de competitividad, estableciendo la importancia de modificar los límites indemnizatorios actuales y fijarlos con base en el peso y/o el volumen de la carga.

## 6.2 Seguro de Transporte de Carga Terrestre

Este tipo de póliza es utilizada por el generador de carga con el fin de ofrecer cobertura contra daños físicos o pérdidas de los bienes durante el transporte, bien sea terrestre, marítimo o aéreo siempre y cuando cumplan con los parámetros de envasado o embalado de acuerdo con su naturaleza. Permitiendo al dueño transferir el riesgo de que ésta se dañe, se pierda, o sea hurtada durante su transporte y en los momentos que le preceden, interrumpen o siguen, en vista de los distintos peligros relacionados con la transportación, la mayoría de las personas y negocios optan por asegurar sus bienes mientras se encuentra en tránsito.

## 6.3 Diferencia entre la póliza del generador de carga y la del transportador

**Tabla 4 El contrato de transporte y sus pólizas**

	Seguro de transporte	Seguro de responsabilidad civil del transportador
Interés Asegurable	Mercancías.	Responsabilidad civil del transportador por daño, pérdida o retraso en la entrega.
Cobertura	Riesgos inherentes al transporte.	Solo los riesgos que constituyen responsabilidad del transportador.
Pago de la indemnización	Independientes a la responsabilidad del transportador.	Solo cuando el transportador sea declarado responsable daño, pérdida o retraso en la entrega.
Valor asegurado	Valor de la mercancía.	Límites indemnizatorios del transportador.
Subrogación	Existe subrogación contra en transportador.	No hay subrogación contra en transportador.

Fuente: El Seguro de Transporte de Carga, Los límites de indemnización del transportador y su impacto en el esquema de aseguramiento del transporte de carga en Colombia. Guzmán E, José Vicente (pág. 484)

<sup>27</sup> Consejo Nacional de Política Económica y Social, está catalogado como el máximo organismo de coordinación de la política económica en Colombia. No dicta decretos, sino que da la línea y orientación de la política macro.

El interés asegurable en el seguro de responsabilidad civil está radicado sobre el patrimonio del transportador conformado por activos y pasivos con valor determinable en dinero del cual es titular, para que pueda ser indemnizado en el caso eventual de daño patrimonial

Por otro lado el interés asegurable en el seguro de transporte de mercancías varía debido a que este va directo sobre los bienes que son objeto del transporte.

Se debe tener en cuenta que como lo indica Andrés Ordoñez<sup>28</sup> “Un seguro de transporte que ampare en forma directa las mercancías, tomado por el transportador, sin que se exprese claramente que es seguro tomado por cuenta del dueño de las mercancías, es un seguro en el cual está ausente el interés asegurable como elemento esencial del seguro, en la medida en que debe entenderse que el seguro corresponde a quien lo ha contratado, a menos que se diga otra cosa (artículo 1040 del código de comercio)”<sup>29</sup>.

#### **6.4 Ambigüedad normativa en Colombia**

No se tuvo visión clara que explicara la distinción entre el seguro de transporte y el seguro de responsabilidad civil del transportador al redactar la reforma del artículo 994 en el código de comercio, la modificación hecha a la legislación relativa al contrato y al seguro de transporte mediante el decreto 01 de 1990, quedando de la siguiente manera:

*Artículo 994.- Modificado D.E 01/90, art.12 Cuando el Gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte. El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad. El Gobierno reglamentará los requisitos, condiciones amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros, legalmente establecidas.*

---

<sup>28</sup> Adres E. Ordoñez, seguro de transporte y responsabilidad del transportador, Universidad Externado de Colombia

<sup>29</sup> Adres E. Ordoñez, seguro de transporte y responsabilidad del transportador, Universidad Externado de Colombia, 1993, pp 187 a 189

Antes de la reforma el artículo 994 estaba redactado de la siguiente forma:

*Artículo 994.CCO”Si los interesados aceptan de manera expresa el seguro pactado por el transportador con una compañía que funcione legalmente para responder por los riesgos del transporte, se tendrá el valor del seguro como equivalente a los perjuicios causados por la ocurrencia del riesgo o riesgos asegurados, quedando a salvo las acciones del caso por los daños derivados de riesgos no asegurados.*

*Aunque el interesado acepte el seguro, si el perjuicio proviene de culpa comprobada del transportador, aquel tendrá derecho a la plena indemnización, sin que valga estipulación en contrario o renuncia.”*

Al revisar lo subrayado anteriormente del texto original del artículo se interpreta como un límite indemnizatorio de la responsabilidad del transportador que en caso de existir un siniestro de las cosas transportadas, la indemnización se instituirá con “*el valor del seguro como equivalente a los perjuicios*”.

## **6.5 Doble cobertura en el seguro de transporte**

El Código de Comercio en su artículo 1040 dice lo siguiente “*El seguro corresponde al que lo ha contratado, toda vez que la póliza no exprese que es por cuenta de un tercero*”, es decir que si el transportador contrata un Seguro de Transporte sin expresar que lo hace por cuenta del propietario de la mercancía, se dará por entendido que el seguro es contratado por cuenta propia del transportador, resultando así asegurado en esta cobertura.

Por otro lado el artículo 1042 de Código de Comercio establece “*el seguro por cuenta valdrá como seguro a favor del tomador hasta concurrencia del interés que tenga en el contrato y, en lo demás, con la misma limitación como estipulación en provecho de tercero*” y al interpretarla de forma conjunta con el artículo 1124 establece “*Podrá contratar el seguro de transporte no sólo el propietario de la mercancía, sino también todos aquellos que tengan responsabilidad en su conservación, tales como el comisionista o la empresa de transporte, expresando en la póliza si el interés asegurado es la mercancía o la responsabilidad por el transporte de la mercancía.*” es

decir, cuando exista responsabilidad civil del transportador en el siniestro que pueda ocurrir sobre las cosas transportadas, se tendrá como asegurado y beneficiario al tercero (transportador) por cuenta de quien lo contrato.(generador de carga).

Esto demuestra que en realidad el seguro de transporte en Colombia tener doble cobertura, la Corte Suprema de Justicia en una reconocida sentencia<sup>30</sup> con ponencia del Magistrado Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo.

## 6.6 Tipo de Mercancías movilizadas en el territorio Colombiano

Diferentes entidades del estado como el Ministerio de Transporte, Planeación Nacional entre otras, emiten de forma constante estadísticas que son acompañadas por graficas sobre movilización de cargar en Colombia. No obstante, estas estadísticas no son claras debido a los grandes movimientos de productos como carbón, petróleo, flores, banano y gráneles, a menudo no permiten ver con claridad los movimientos reales de carga de los puertos y la distribución. Al separar el movimiento de este tipo de carga<sup>31</sup> y analizar los demás tipos mercancía en los puertos y/o aeropuertos de Colombia se encontró que:

**Tabla 5 Tipo de Mercancías más importadas en Colombia**

Tipo de Mercancía	% PART
Maquinaria, Herramientas y Repuestos	22%
Carga Consolidada	15,2%
Textiles, Confecciones y Accesorios	6,1%
Repuestos Automotores y Material CKD	5%
Computadores, Componentes y Accesorios	4,7%
Artículos para el Hogar y Deportes	4,3%

<sup>30</sup> C.S.J Sala de la casación Civil; Sentencia de septiembre 30 de 2002; NOE GUCOVSKI MILLER contra INTERMOVING LIMITADA y SEGUROS LA ANDINA S.A. M.P.: Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo Exp.: 4799.

<sup>31</sup> Ricaurte R., José Antonio El Riesgo del transporte de carga en Colombia

Equipos Eléctricos y Electrónicos	4,3%
Productos Químicos y Materias Primas	3%
Muebles, Oficinas, Maderas y Letreros	2%
Productos Farmacéuticos y veterinarios	1,9%
Aviones, Botes, Helicópteros y Partes	1,9%
Alimentos, bebidas y Materias Primas	1,3%
Calzado, Cueros y Calzado	1,2%
Libros, Revistas y Papelería	1,2%
Metales, Laminas, Chatarra y Partes	1,2%
Juguetería	1%
Menaje y Trasteos	0,9%
Productos Biométricos	0,8%
Perfumes y Cosméticos	0,6%
Otro tipo de Mercancías	0,5% - 0,0%

## 6.7 Factores de riesgo al transportar mercancías en Colombia

### 6.7.1 Riesgos e incertidumbres en el transporte de carga en Colombia

Perspectiva de FASECOLDA acerca de límites indemnizatorios en la póliza de transporte de carga.

De acuerdo a reunión realizada con el Dr. Leonardo Umaña Director Cámaras de Autos y Transporte en la Federación de Aseguradores Colombianos FASECOLDA, expresaba una preocupación generalizada por el actual régimen colombiano el cual se encuentra desactualizado y en contravía de los estándares internacionales en los cuales puntualmente en los contratos de transportes cuando no hay valor declarado de la mercancía, la manera en que el transportador tarifa la misma es por medio del peso y volumen, ya que hay una relación proporcional en que a mayor peso mayor será el combustible a utilizar y a mayor volumen mayor será el espacio ocupado dentro del vehículo. Por lo tanto, en caso de siniestro el transportador responde de acuerdo a la relación peso - volumen sin importar el valor real de la mercancía. Así mismo

cuando el valor es declarado y se conoce el riesgo, la tarifa dependerá de igual forma de combustible y espacio ocupado adicionando los servicios que incluya dependiendo del nivel de exposición al riesgo de la mercancía ya teniendo plena conocimiento de lo transportado lo cual es justo.

Lo preocupante en Colombia es que si esto es tan obvio, ¿por qué no se ha llegado a este acuerdo?

Las empresas de transporte se han venido lucrando cobrando en sus fletes un seguro adicionándole una "intermediación" la cual en algunos casos lo cobran mucho más costoso de lo que se adquiere. Estas mismas justifican este cobro asociando al riesgo al que se enfrenta la mercancía durante los trayectos convirtiéndolo en algo casi obligatorio ya que en este se soporta la responsabilidad de la integridad de la misma durante su movilización. Desde este punto de vista se puede percibir el interés por parte de los transportistas de no modificar la ley limitando las indemnizaciones ya que al establecerlas disminuye el costo del seguro y estos estarían obligados a disminuir dicha "intermediación" y costo del seguro dentro del flete.

Esta situación está llevando a los generadores de carga a no adquirir pólizas de transporte de mercancía ya que están viendo un doble costo de seguros y soportando los riesgos de su operación durante los trayectos de movilización netamente a las pólizas adquiridas por los transportadores.

En ese orden de ideas, los generadores de carga no estarían interesados esta modificación ya que en la practica la mayoría de movilizaciones no van con el valor declarado a los transportistas teniendo como soporte el Código de Comercio que estipula que si el generador no declara el valor de la mercancía en caso de siniestro el transportador está obligado a responder por el 80% del valor probado de la misma y que por lo mencionado anteriormente el flete disminuye al disminuir el seguro cobrado por el transportista ya que no se tiene conocimiento del nivel de



riesgo al que está expuesta y los costos logísticos para el generador disminuyen y sumándole temas de seguridad teniendo compartimentación de información de mercancía. En el momento en que se oficialice la modificación a los límites, el generador al no declarar la mercancía en el momento del siniestro únicamente se indemniza por la relación peso - volumen y determinado el caso según el tipo de mercancía el valor sería inferior al valor real.

Viendo esto desde el punto de vista de las aseguradoras al momento de vender pólizas de daños a la mercancía a los transportistas éstas no conocen el valor real de la carga que transporta, calculando las primas con balances históricos de fletes y estadísticas de carga de la empresa lo que técnicamente se considera como un error gravísimo por que en los casos en que el valor de la mercancía no es declarado el flete se calcula de acuerdo al peso y volumen de la misma, dejando en desventaja a la aseguradora en caso de siniestros ya que no se proporciona una información exacta para poder estimar el valor los riesgos soportados.

Las aseguradoras que tienen como grueso de negocio las pólizas de transporte de carga a generadores les conviene la modificación de límites indemnizatorios ya que si se toma en relación con peso - volumen los generadores tendrían la obligación de soportar el riesgo de la mercancía a su propia póliza para que en momento de siniestro se le indemnice por el valor real.

Las aseguradoras que tienen como grueso de negocio las pólizas de transporte de carga a transportadores no les convendrían esta modificación ya que adelgazaría la prima por que la responsabilidad sería menor.

Uno de los temores del sector está en que si se establecen los límites por peso y volumen el nivel de calidad de las transportadoras bajaría, ya que como no se está respondiendo por el valor real sino por lo que arroje la relación disminuiría el compromiso con la carga y la siniestralidad aumentaría considerablemente ocasionando pérdidas en las aseguradoras.

### 6.7.2 Riesgos políticos en Colombia

Este tipo de riesgo no hace referencia al problema de conflicto armado que se ha tenido Colombia en las últimas décadas, sino a la eventualidad que puede existir de cambios inesperados del modelo económico y político aunque la fuerte inversión extranjera que ha sido un claro reflejo de la confianza que existe para los inversionistas hace que la teoría de cambio en el modelo es una probabilidad baja hasta el momento.

### 6.7.3 Siniestralidad del transporte de carga en Colombia

Porcentaje de participación del seguro en los costos de los vehículos articulados CS En cuanto a la participación del seguro en la estructura de los costos operativos de vehículos de carga, se registra una participación descendente de 2007 a 2012 de 8,06% a 6,96% respectivamente. Es importante resaltar que en los últimos tres años el máximo incremento ha sido del 4 % y en el último año en este caso en el 2012 fue de 0%.

**Tabla 6 Participación del seguro en los costos operativos**

<b>Ano</b>	<b>Participación %</b>	<b>Incremento</b>	<b>Incidencia</b>
<b>2007</b>	8.06	6.32%	0.51%
<b>2008</b>	7.97	6.41%	0.52%
<b>2009</b>	8.29	7.67%	0.61%
<b>2010</b>	7.80	0.00%	0.00%
<b>2011</b>	7.44	4.00%	0.31%
<b>2012</b>	6.96	0.00%	0.00%

**Fuente:** Colfecar

### 6.7.4 Riesgos Asociados Carga

Los riesgos que se tiene en cuenta al momento de asegurar loa carga son los siguientes:

- Piratería Terrestre: Asalto de cualquier vehículo que transporte mercancía y el robo de la misma.

- Incineración: Quema de vehículos de transporte de mercancías.
- Volcamiento: Es la vuelta de costado que se produce cuando el vehículo se apoya sobre las ruedas de un lado para girar en el sentido transversal al de marcha.
- Choques: Es el embestimiento de un vehículo contra un obstáculo inmóvil de la vía cercano a ella, que puede ser incluso otro vehículo con la condición que no se encuentra en movimiento.
- Colisiones: Designase con tal expresión a los accidentes que se producen entre dos vehículos en movimiento cuando sus trayectorias se encuentran.
- Atropellamientos: Nombre que se ha dado generalmente al accidente producido entre dos elementos, vehículo y peatón.
- Robo con violencia o intimidación: Corresponda al acto de violencia física. (A través de la fuerza o una arma blanca o de fuego)
- Explosiones: Liberación brusca de una gran cantidad de energía que produce un incremento violento y rápido de la presión, con desprendimiento de calor, luz y gases, pudiendo tener su origen en distintas formas de transformación.

#### **6.7.5 Piratería Terrestre en Colombia**

En Colombia los casos registrados de piratería terrestre muestran una disminución importante pasando de 652 casos en 2008 a 258 en 2012, los hurtos en zonas urbanas representan la baja más importante, donde se destaca el trabajo de las autoridades en cuanto a seguridad en todo el país, también se puede ver que se este es un indicador que muestra un cambio importante al establecer los riesgos a los que se exponen las mercancías actualmente, lo cual podría disminuir la probabilidad de riesgo al hurto

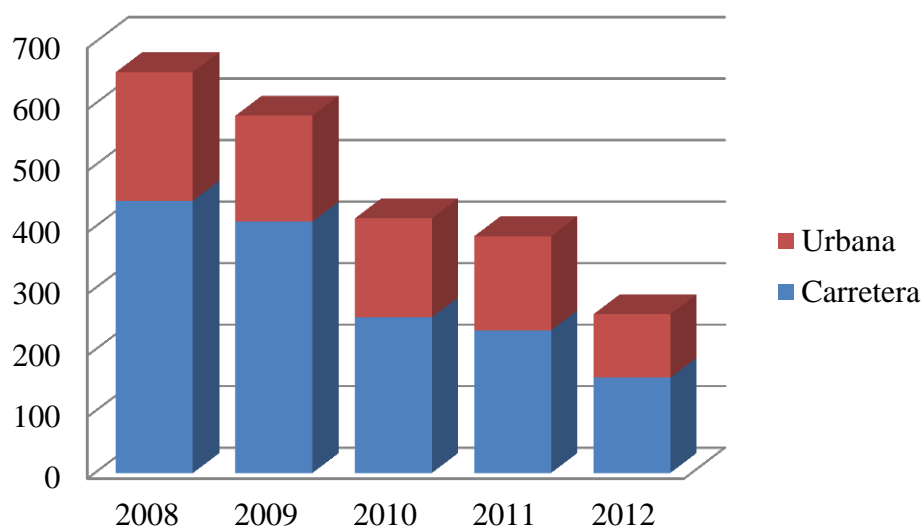
**Tabla 7 Casos de Piratería terrestre a nivel Nacional**

Año	# Casos Piratería Terrestre	Disminución en %	Valor en Millones de pesos	Zona urbana	%	Carretera	%
2008	652			443	67.9%	209	32.1%
2009	581	10.9%	\$57,988	409	70.4%	172	29.6%
2010	414	28.6%	\$83,315	253	61.1%	161	38.9%
2011	385	7.0%	\$24,571	232	60.3%	153	39.7%
2012	258	33.0%	\$22,350	155	60.1%	103	39.9%

Fuente: Colfecar

En términos de valor los hurtos pasaron de \$57,988 millones de pesos en 2009 a \$22,350 millones de pesos en 2012 con una disminución del 7% respecto al año anterior lo cual sigue presentando un reto a disminuir.

**Gráfica 4 Piratería terrestre en zonas Urbanas Vs Carretera**

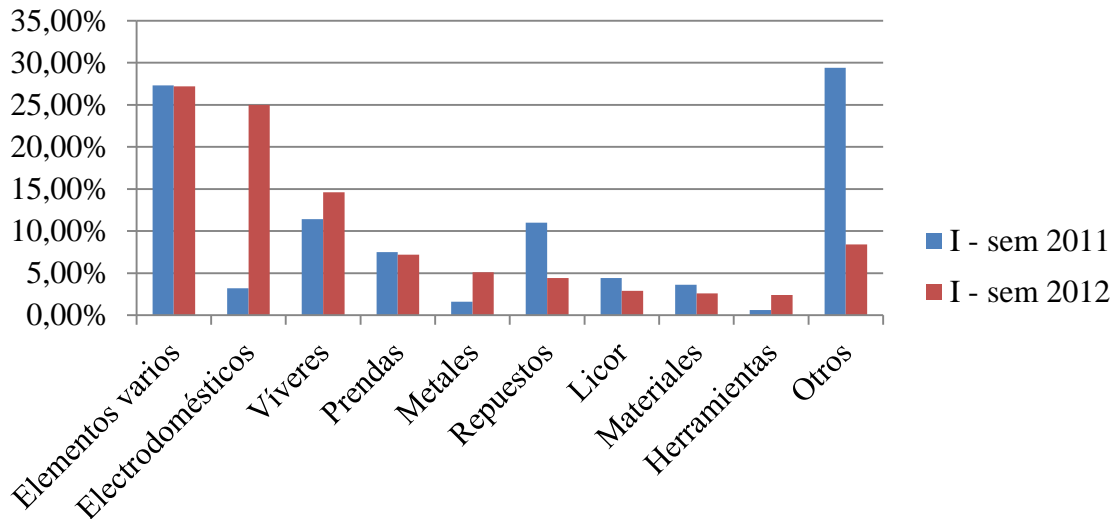


En cuanto a las principales mercancías hurtadas a nivel nacional, los electrodomésticos reflejan un aumento importante en el 2012 pasando de un 3.2% en 2011 a 25 % en el 2012, por otro lado

los materiales de construcción y las herramientas mostraron una leve baja y son los que muestran menos pérdidas.

**Gráfica 5** Porcentaje de las principales mercancías hurtadas a nivel nacional.

Primer semestre 2011 vs 2012

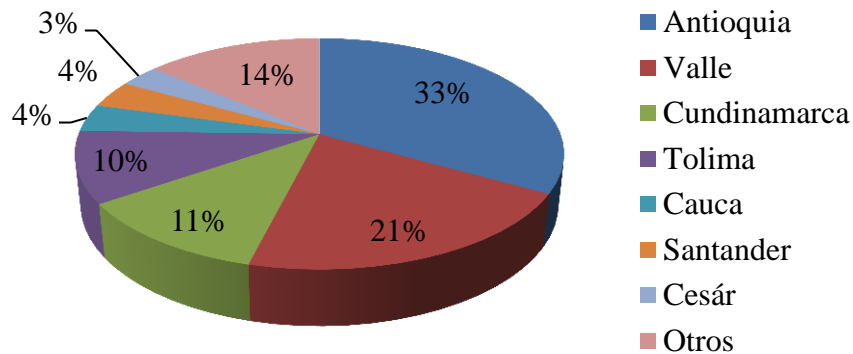


**Fuente:** DIJIN– Cálculos Colfecar

Por ubicación geográfica los departamentos que más presentan casos de piratería terrestre en el 2012 son Antioquia, Valle y Cundinamarca, con mayores casos de hurto en la ciudades de Medellín, Cali y Bogotá, los cuatro primeros departamentos registran el 75.4% del total de los casos en el primer semestre del año.

**Gráfica 6 Participación por departamento en el total de casos de piratería.**

Enero-Junio 2011 Vs 2012



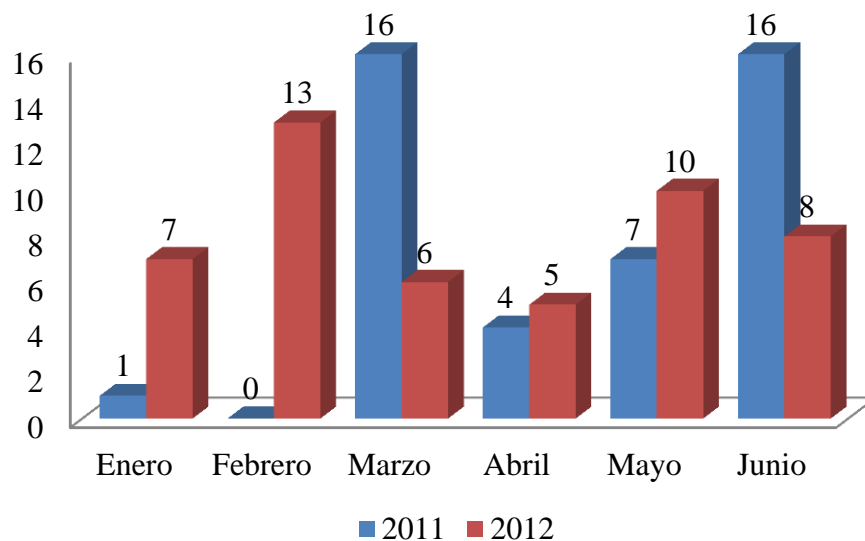
**Fuente:** DIJIN– Cálculos Colfecar

**Incineración de vehículos**

El total de los vehículos incinerados en el primer semestre de 2012 fueron 49 un 11.36% más alto que en mismo periodo del año anterior con 44 vehículos, los departamentos que más presentaron estos incidentes fueron el meta con 16 vehículos, Norte de Santander y Antioquia con 8 y 5 vehículos respectivamente.

**Gráfica 7 Cantidad de Vehículos incinerados.**

Primer semestre 2011-2012.



**Fuente:** Colfecar

De acuerdo a los datos anteriormente mencionados podemos decir que los riesgos más comunes a los que se exponen el transporte de mercancía por vía terrestre son el hurto de mercancía y la incineración de vehículos sin embargo el valor de la prima que actualmente pagan los transportadores en la póliza para el Seguro de Responsabilidad Civil sigue siendo alta sin tener en cuenta que la ocurrencia de estos incidentes año tras año el número de casos tiende a bajar y tiene más control por parte de la fuerza pública del país, por lo anterior es posible determinar con mayor precisión la pérdida máxima probable o la probabilidad de ocurrencia del riesgo, teniendo este panorama más claro de la situación, el transportador no tendría necesidad de conocer el valor comercial de la carga para asegurarla si no lo haría por peso o volumen con cierta incertidumbre en lo que se está transportando pero que a su vez si se logra establecer un límite indemnizatorio basados en peso y volumen la póliza que tendrá que adquirir el transportador solo cubrirá lo que se establezca legalmente generando mayor competencia entre empresas aseguradoras y precios más bajos. Por otro lado para las aseguradoras podría ser viable porque al ocurrir un siniestro ya estaría determinado el pago de la indemnización que corresponda de acuerdo al límite fijado por la ley y a estimar el valor de los posibles recobros con mayor exactitud, teniendo en cuenta que los límites basados en peso y volumen no tienen que ser inferiores a los basados en el valor de la mercancía.

## 6.8 Ejemplo de limite indemnizatorio para el Transporte de Carga Terrestre

**Tabla 8 Valor vs El Peso**

		NIVEL DE RIESGO SEGÚN EL VALOR DE LA CARGA VS. EL PESO							
		300.000.000	27.750.000	55.500.000	83.250.000	111.000.000	138.750.000	166.500.000	194.250.000
<b>VALOR ASEGURADO</b>	300.000.000	27.750.000	55.500.000	83.250.000	111.000.000	138.750.000	166.500.000	194.250.000	222.000.000
	275.000.000	27.750.000	55.500.000	83.250.000	111.000.000	138.750.000	166.500.000	194.250.000	222.000.000
	250.000.000	27.750.000	55.500.000	83.250.000	111.000.000	138.750.000	166.500.000	194.250.000	222.000.000
	225.000.000	27.750.000	55.500.000	83.250.000	111.000.000	138.750.000	166.500.000	194.250.000	222.000.000
	200.000.000	27.750.000	55.500.000	83.250.000	111.000.000	138.750.000	166.500.000	194.250.000	222.000.000
	175.000.000	27.750.000	55.500.000	83.250.000	111.000.000	138.750.000	166.500.000	194.250.000	222.000.000
	150.000.000	27.750.000	55.500.000	83.250.000	111.000.000	138.750.000	166.500.000	194.250.000	222.000.000
	125.000.000	27.750.000	55.500.000	83.250.000	111.000.000	138.750.000	166.500.000	194.250.000	222.000.000
	100.000.000	27.750.000	55.500.000	83.250.000	111.000.000	138.750.000	166.500.000	194.250.000	222.000.000
	75.000.000	27.750.000	55.500.000	83.250.000	111.000.000	138.750.000	166.500.000	194.250.000	222.000.000
	50.000.000	27.750.000	55.500.000	83.250.000	111.000.000	138.750.000	166.500.000	194.250.000	222.000.000
	25.000.000	27.750.000	55.500.000	83.250.000	111.000.000	138.750.000	166.500.000	194.250.000	222.000.000
	Menor a 25.000.000	27.750.000	55.500.000	83.250.000	111.000.000	138.750.000	166.500.000	194.250.000	222.000.000
	HASTA (Kg)	5.000	10.000	15.000	20.000	25.000	30.000	35.000	40.000

Si tomamos la Decisión 399 de la Comunidad Andina de Naciones: precio de las mercancías en el sitio y fecha prevista para la entrega al consignatario determinado como es establecido en la norma, pero en ningún caso excediendo el valor de 3 USD por kilogramo de peso bruto transportado.

- 3 USD por Kg de peso bruto transportado
- TRM Promedio: 1.850
- Valor en COP por Kg: 5550



## 7. Conclusiones

Siendo el transporte terrestre de carga uno de los más importantes a nivel nacional con un porcentaje de participación de casi el 80 % en cuanto a la movilización de carga en todo el territorio es uno de los gremios que tiene el más alto índice de costo sin poder competir en precios con el mercado internacional, desde esta perspectiva al no existir un límite de responsabilidad el transportador incrementa sus gastos y los costos al prestar el servicio por lo cual establecer un límite indemnizatorio razonable permitirá disminuir el precio del flete, lo que a su vez favorecerá al generador de carga con menores precios. También se lograría valorar y estimar el riesgo con menor incertidumbre, lo que permitirá comprar un seguro de acuerdo a lo embestimiento que llegue a establecerse por Ley si se comprueba la responsabilidad del transportador en la ocurrencia del riesgo.

El sector transportista lo encuentra beneficioso, ya que su responsabilidad sobre la carga transportada se limita al valor de la relación peso – volumen, que en la mayoría de los casos es menor al valor real., De igual manera es favorable para su futuro financiero ya que hay menos vulnerabilidad porque su patrimonio esta menos expuesto, y si bien está adquiriendo seguros más pequeños, estos recursos que se ahorran se pueden utilizar para mejorar la calidad del servicio en cuanto a esquemas de seguridad, esquemas de trazabilidad o en mejores prácticas logísticas afectando positivamente al sector logístico nacional.

El sector asegurador lo encuentra beneficioso en que tiene más control sobre los riesgos soportados y tendría claro los valores a indemnizar ante posibles eventualidades teniendo una planeación mucho más precisa y el cálculo de las primas sería más certero, emitiendo valores exactos y ajustados al escenario real.

## 8. Bibliografía

(2011) El seguro de transporte de carga, [en línea], disponible en:

[http://www.fasecolda.com/files/6513/8878/2859/02el\\_seguro\\_de\\_transporte\\_de\\_carga.pdf](http://www.fasecolda.com/files/6513/8878/2859/02el_seguro_de_transporte_de_carga.pdf)

2010) El seguro de transportes: origen y actualidad, [en línea], disponible en:

<http://www.interempresas.net/Transporte/Articulos/42326-El-seguro-de-transportes-origen-y-actualidad.html>

(2011) Historia del seguro [en línea], disponible en:

[http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/ledf/specia\\_j\\_al/capitulo2.pdf](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/ledf/specia_j_al/capitulo2.pdf)

(2011) Los seguros a través de la historia - Seguros MAPFRE [en línea], disponible en:

[http://www.mapfre.com/documentacion/publico/i18n/catalogo\\_imagenes/grupo.cmd?path](http://www.mapfre.com/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path)

(2011) Una mirada histórica sobre los seguros y sus inicios [en línea], disponible en:

<http://revistas.lasalle.edu.co/index.php/gs/article/viewFile/277/211>

(2012), Manual de seguridad para los actores de la cadena logística, Bogotá D.C, Policía Nacional de Colombia,

Federación Colombiana de transportadores de carga por carretera (Colfecar) (2012), [En línea], disponible en: [http:// www.colfecar.org.co](http://www.colfecar.org.co)

Guzmán Escobar, José V. (2007), El contrato de transporte marítimo de mercancías bajo conocimiento de embarque, Bogotá D.C. Universidad Externado de Colombia.

Leal Pérez, Hildebrando, El contrato de transporte, leyer, Bogotá, (2000)

Ordoñez, Andrés E., Seguro de transporte y de responsabilidad del transportador, Universidad Externado de Colombia