

JAH Insurance Brokers Corp

Su seguro correcto

SEGUROS DE MERCANCÍAS

CLAUSULADO GENERAL
FULL COVER PLUS

CLAUSULADO

Versión 14. 07/2026

ÍNDICE

1. CAPITULO I – COBERTURAS Y EXCLUSIONES DAÑOS

1.1. Coberturas sección carga 5

1.2. Exclusiones generales sección carga 5

1.3. Paises en conflicto en donde no opera la cobertura 7

1.4. Condiciones generales sección carga 8

1.4.1. Partes del seguro 8

1.4.2. Bienes no asegurables 8

1.4.3. Movilización de mercancías especiales 9

1.4.4. Movilización de mercancías peligrosas 10

1.4.5. Movilización de mercancías controladas por antinarcóticos 10

1.4.6. Movilización de productos refrigerados 10

1.4.7. Límite por despacho 10

1.4.8. Suma asegurada 10

1.4.9. Seguro insuficiente 12

1.4.10. Límite máximo de indemnización 12

1.4.11. Vigencia de las coberturas 12

1.4.12. Cláusula de Estadía 13

1.4.13. Cláusula de terminación del contrato de transporte 13

1.4.14. Medidas de prevención 14

1.4.15. Medios de conducción 15

ÍNDICE

1. CAPITULO I - COBERTURAS Y EXCLUSIONES DAÑOS

1.4.16. Cobertura especial para bienes usados, devoluciones así como los bienes que no sean cubiertos desde su origen inicial (continuación de viaje). 16

1.4.17. Modificaciones al estado del riesgo 17

1.4.18. Coexistencia, concurrencia o pluralidad de seguros 17

1.4.19. Subrogación 17

1.4.20. Pérdida al derecho de la indemnización 18

1.4.21. Obligaciones del asegurado en caso de siniestro 18

1.4.22. Documentos necesarios para el pago de la indemnización 18

1.4.23. Deducible 19

1.4.24. Revocación 19

1.4.25. Pago de la prima y terminación del contrato 20

1.4.26. Derechos de inspección 20

1.4.27. Derechos sobre el salvamento 20

1.4.28. Condiciones Especiales para equipo crítico 20

1.4.29. Domicilio 22

1.4.30. Definiciones 22

ÍNDICE

2. CAPITULO II. COBERTURAS Y EXCLUSIONES PATRIMONIALES

2.1. Coberturas sección rc errores y omisiones 24

2.2. Exclusiones generales rc errores y omisiones 25

2.3. Condiciones generales sección errores y omisiones 27

2.3.1. Partes del seguro 27

2.3.2. Bienes no asegurables, movilización de mercancías de alto riesgo, movilización de mercancías peligrosas, movilización de mercancías controladas por antinarcóticos y movilización de productos refrigerados 27

2.3.3. Límites asegurados 27

2.3.4. Vigencia de las cobertura 27

2.3.5. Cláusula de terminación de la cobertura de Errores y Omisiones 28

2.3.6. Medidas de prevención 28

2.3.7. Modificaciones al estado del riesgo 28

2.3.8. Coexistencia de seguros 28

2.3.9. Pérdida al derecho de la indemnización 28

2.3.10. Obligaciones del asegurado en caso de siniestro 28

2.3.11. Documentos necesarios para el pago de la indemnización 29

2.3.12. Deducible 29

2.3.13. Revocación 29

2.3.14. Pago de la prima y terminación del contrato 29

2.3.15. Domicilio 29

2.3.16. Definiciones 29

ÍNDICE

3. CAPITULO III. COBERTURAS Y EXCLUSIONES CONTENEDOR

3.1. Coberturas sección contenedor 30
3.2. Exclusiones generales sección contenedor 30
3.3. Paises en conflicto en donde no opera la cobertura 31
3.4. Condiciones generales sección contenedor 31
3.4.1. Partes del seguro 31
3.4.2. Bienes no asegurables 31
3.4.3.Límite por despacho 31
3.4.4. Suma asegurada 31
3.4.5. Seguro insuficiente 31
3.4.6. Límite máximo de indemnización 32
3.4.7. Vigencia de las coberturas 32
3.4.8. Cláusula de terminación del contrato de transporte 32
3.4.9. Medidas de prevención 32
3.4.10. Medios de conducción 32
3.4.11. Modificaciones al estado del riesgo 32
3.4.12. Coexistencia, concurrencia o pluralidad de seguros 32
3.4.13. Subrogación 32
3.4.14. Pérdida al derecho de la indemnización 32
3.4.15. Obligaciones del asegurado en caso de siniestro 32
3.4.16. Documentos necesarios para el pago de la indemnización 32
3.4.17. Deducible 33
3.4.18. Derechos sobre el salvamento 33
3.4.19. Revocación 33
3.4.20. Pago de la prima y terminación del contrato 33
3.4.21. Derechos de inspección 33
3.4.22. Domicilio 34
3.4.23. Definiciones 34

CONDICIONES GENERALES

En consideración a las declaraciones descritas en la solicitud presentada por el tomador, las cuales forman parte integral del contrato de seguros de FULL COVER PLUS, JAH y sus suscriptores aceptan amparar los bienes asegurados descritos en el certificado del seguro, contra las pérdidas o daños descritos en las condiciones particulares del mismo, ocurridos durante la movilización de las mercancías y sujeto a las siguientes cláusulas.

CAPITULO I. COBERTURAS Y EXCLUSIONES DAÑOS

1.1. Coberturas sección carga

1. **Pérdida parcial o total por robo con violencia.**
2. **Pérdida parcial o total por daños originados en los siguientes eventos:**

A. Varadura, hundimiento, echazón, barredura o colisión del barco.
B. Mojadura imprevista durante el transporte ya sea por agua dulce, salada o ambas.
C. La pérdida de bultos enteros, caídos al mar, durante las maniobras de carga, transbordo y descarga.
D. Maniobras de alijo incluyendo el transporte por embarcaciones auxiliares y/o menores (balsa, gabarra y/o chalán) desde o hasta el buque principal.
E. Caída de la aeronave, auto-ignición, colisión, volcadura o descarrilamiento del vehículo u otro medio de transporte empleado, incluyendo rotura de puentes o hundimiento de éstos o de embarcaciones cuyo empleo sea indispensable para completar el tránsito terrestre.
F. Rotura o rajadura durante el transporte. Se excluye la mercancía usada y rompible lo mismo que aquellos bienes que carezcan de empaque o material de embalaje.
G. Accidente que sufra el vehículo transportador.
H. AMIT (Actos Mal Intencionados de Terceros; incluyendo actos de guerra y terrorismo).
I. Asonada, motín, conmoción civil o popular y huelga
J. Incendio y/o rayo, explosión o acción de extinguir el fuego originado por tales causas.
K. Fenómenos de la naturaleza como terremotos, derrumbes, inundaciones y similares.

3. La contribución por avería gruesa o común, según las definiciones internacionales sobre la materia, en especial lo correspondiente a las Reglas de York y Amberes.
4. Pérdida parcial o total por robo con violencia o daños originados porguerra internacional sin incluir países en conflicto, los cuales se detallaran más adelante y sujeto a la terminación anticipada de vigencia con aviso previo de 7 días laborales
5. Extensión de cobertura por permanencia en bodega aduanal o en almacén de depósito fiscal hasta por 90 días sin cobro de extra prima para pérdidas totales y parciales daños causados directamente por la ocurrencia de los siguientes eventos: Incendio, rayo, explosión, nieve, huelgas y alborotos populares, huracán y granizo, caída de aeronaves, impacto de vehículos, humo y pérdidas totales o parciales por robo con violencia.

1.2. Exclusiones generales sección carga

El presente certificado de seguro no cubre eventos originados por:

1. Despachos no asegurados antes de iniciar su trayecto, con excepción de los marítimos, los cuales tienen un plazo de 24 horas después de que haya iniciado la travesía, para emitir el certificado de seguro.
2. Vicio propio de la mercancía, combustión espontánea, mermas, evaporaciones o filtraciones que le sean propias a la naturaleza de las mercancías transportadas.
3. Garantías de fábrica.
4. Errores o faltas en el despacho o por haberse enviado los bienes en mal estado.
5. Daños preexistentes así como la mala estiba y/o flejado y/o sujeción de los bienes asegurados al medio de transporte sin la ocurrencia directa de un Riesgo Ordinario de Tránsito.
6. Daños eléctricos o electrónicos, excepto si son causados por laafectación de una de las coberturas.
7. Daños causados por mal embalaje o embalaje inapropiado.
8. Deterioro, daños de empaque o cajas de envoltura por humedad y/o rompimiento del empaque.
9. Daños al vehículo transportador o la responsabilidad civil contractual del transportador.
10. Pérdida de accesorios en transporte de automóviles, maquinaria o cualquier equipo que esté dotado de estos, entendiendo que son partes complementarias y no de su funcionamiento normal. Se podrá dar cobertura si estos se declaran expresamente en el certificado de seguro y estén debidamente valorizados y hacen parte de la suma asegurada.
11. Daños causados por transportar el bien asegurado con otras mercancías que afecten sus propiedades o la integridad del producto.
12. Daños causados por el deterioro del contenedor o embalaje.
13. Bienes y maquinaria usada y en general cualquier desgaste normal de los bienes asegurados.
14. La colisión de la carga con objetos por sobrepasar la capacidad dimensional de la carga y/o estructura del vehículo, ya sea en su largo, ancho o altura.
15. Pérdidas por reacción o radiación nuclear o contaminación radioactiva.
16. Daños causados por minas, torpedos, bombas u otros artefactos de guerra que se transporten conjuntamente con la carga o se encuentre el vehículo transportador así sea en territorios libres de conflicto.
17. Decomiso, embargo y secuestro, aprehensión por parte de autoridades aduaneras o del estado.
18. Pérdidas o daños causados a la mercancía en el proceso de inspección, toma de muestras por parte de autoridades aduaneras de cualquier país.
19. Transporte en automóviles particulares, propiedad de empleados y/o de la empresa (sujeto a revisión previa a la contratación del certificado de seguro).
20. Auto-robo, fraude, dolo o mala fe, culpa grave, abuso de confianza o infidelidad de empleados, socios, dependientes o empleados, ya sea que actúen solos o en complicidad con otras personas.
21. Robo sin violencia, hurto simple, sustracción sin violencia, desaparición misteriosa, extravió.
22. El abandono de los bienes asegurados por parte del asegurado o de quien sus intereses represente, excepto que la compañía de seguros lo autorice.
23. La violación por parte del asegurado o quien sus intereses represente, a cualquier ley disposición o reglamento expedido por autoridad, extranjera o nacional, federal, estatal, o municipal, cuando influya en la realización del siniestro.
24. La pérdida, el daño o el gasto emergentes de la insolvencia o elincumplimiento de las obligaciones de los propietarios, administradores, fletadores u operadores del buque..

25. Daños indirectos como: La pérdida de mercado, pérdida de beneficios,demora o cualquier otro perjuicio, o dificultad de índole comercial y económica que afecte al asegurado, cualquiera que sea su causa u origen.
26. Desaparición misteriosa de contenedores sellados puerta a puerta, faltante en contenedores sin violación de sellos de seguridad.
27. Daños o pérdidas a contenedores no originados por el transporte y daños pre existentes.
28. Embargos, multas y sanciones.
29. Condensación de aire dentro del contenedor o la unidad de empaque.
30. Demoras en el medio de transporte que afecte la mercancía.
31. Daños o pérdidas por variación de temperatura, ruptura de la cadena de frío.
32. Bienes a granel. Se podrá dar cobertura previa autorización de la compañía y deberán estar expresamente declarados en el certificado de seguro los términos y condiciones otorgados.
33. Mensajería y/o paquetería y/o menaje doméstico.
34. Traslados dentro de plantas, bodegas y/o predios.
35. Daños ocasionados por la contaminación de los bienes asegurados por cualquier causa.
36. Transporte de metales y/o piedras preciosas, obras de arte de cualquier tipo, dinero y valores.
37. Arrugas, manchas y/o decoloración, dobladuras, abolladura, rajadura, raspadura y/o rayadura, rompimiento a menos que se originen por un evento amparado por la póliza. Para mercancía usada y rompible lo mismo que aquellos bienes que carezcan de empaque o material de embalaje la presente exclusión será absoluta.
38. Daños y/o pérdidas a los bienes asegurados ocasionados por plagas, alimañas, insectos, roedores o cualquier tipo de organismo vivo.
39. Cualquier pérdida de las propiedades físicas, químicas, biológicas y/o bioquímicas de los bienes asegurados tales como, pero no limitados a color, olor, aroma, sabor, textura.
40. Transporte de bienes sobre cubierta en el modo marítimo, fluvial o lacustre, a excepción de los bienes que se encuentren embalados en contenedores que puedan asegurarse a la cubierta del buque o embarcación.
41. Transporte de ganado en pie, así como cualquier especie animal. Se podrá dar cobertura previa autorización de la compañía y deberán estar expresamente declarados en el certificado de seguro los términos y condiciones otorgados.

1.3. Paises en conflicto en donde no opera la cobertura

No opera ninguno de los anteriores amparos, no tendrán cobertura embarques realizados en, o con destino a, u origen desde: Afganistán, Albania, Argelia, Angola, Los Balcanes (Bosnia, Herzegovina, Bulgaria, Eslovenia, Macedonia, Rumania, Kosovo), Bielorrusia, Birmania (Myanmar), Chad, Corea Del Norte, Costa De Marfil, Croacia, Crimea, Cuba, Eritrea, Etiopía, Georgia, Golfo Pérsico y aguas adyacentes incluyendo Golfo De Omán, Guinea, Irak, Irán, La Federación de Rusia, Israel y costas del Mar Rojo, Laos, Líbano, Liberia, Libia, Montenegro (Ex Yugoslavia), Nigeria, Pakistán, Qatar, República Centroafricana, República Democrática Del Congo, Serbia, Sierra Leona, Siria, Somalia, Sri Lanka, Sudán del Norte, Ucrania, Uzbekistán, Venezuela, Yemen, Zaire, Zimbabue y en general países que eventualmente podrán ser excluidos por determinación de leyes de Estados Unidos Mexicanos o los Estados Unidos de América o alguna restricción o embargo bajo las resoluciones emitidas por la ONU, o sancionado embargado o con el cual haya limitaciones comerciales impuestas por la oficina de control de activos extranjeros el departamento del tesoro de Estados Unidos de América
(OFAC Ofice of Foreign Assets Control).

1.4. Condiciones generales sección carga

1.4.1. Partes del seguro

1. **Tomador:** Persona o empresa que contrata el certificado de seguro y contrae la obligación del pago de la prima. Para este contrato será el operador logístico, agente de aduana o transportador que tiene vinculación directa con JAH Insurance Brokers o cualquier de sus filiales o subsidiadas.
2. **Asegurado:** Persona o empresa dueña de carga o que tiene responsabilidad contractual sobre esta y que en caso de siniestro se ve afectada patrimonialmente.
3. **Beneficiario:** En caso de que sea diferente al Asegurado deberá identificarse y establecer en calidad de que es beneficiario si por propiedad, acreencia o arrendamiento.

1.4.2. Bienes no asegurables

Salvo que se estipule lo contrario en el certificado de seguro los siguientes
bienes no están incluidos en el presente contrato de seguros:

1. Valores, billetes, monedas, dinero, títulos valores.
2. Joyas, oro, metales y piedras preciosas y semi preciosas y/o pinturas, estatuas, obras de arte o antigüedades, objetos de artísticos y/o bienes de naturaleza similar.
3. Relojes y/o artículos de joyería que no sean de fantasía.
4. Billetes de lotería o similares, acciones, títulos valores, estampillas de timbre y correo sin sellar, cheques de viajero y, en general, cartas geográficas, mapas, valores, planos, monedas antiguas.
5. Documentos financieros, tarjetas telefónicas de prepago, Instrumentos negociables, tarjetas crédito o débito, sodexho, bigg pass o tarjetas de consumo o similares, bonos oficiales, cédulas hipotecarias, acciones, títulos valores, estampillas de timbre y correo sin sellar, cheques, cheques de viajero y en general, toda clase de documentos representativos de valores.
6. Información almacenada en discos, cintas u otros medios magnéticos o electrónicos y software una vez instalado
7. Materiales y sustancias de naturaleza explosiva y/o corrosiva.
8. Armamento y/o municiones, fuegos artificiales, explosivos.
9. Sustancias estupefacientes.
10. Transporte bajo su propio impulso de: vehículos automotores, aeronaves y embarcaciones.
11. Animales vivos (mascotas, semovientes, animales exóticos)
12. Algodón sin desmotar o en pacas.
13. Software una vez instalado.
14. Harina de pescado y algodón.
15. Mercancía a granel.
16. Órganos humanos (Para procedimientos cientí cos – trasplantes).
17. Agentes químicos y biológicos.
18. Hidrocarburos, gas, derivados de petróleo, caucho.
19. Sustancias radioactivas.
20. Productos biomédicos.
21. Cobre.

1.4.3. Movilización de mercancías especiales

Para las mercancías que se relacionan a continuación y siempre y cuando no se encuentren expresamente excluidas y por considerarse "mercancías excluidas", se deberán movilizar con términos y condiciones individualmente analizados y bajo las condiciones de logística y seguridad que se detallan en las condiciones particulares del Certificado de Seguro.



GRUPO 1

A. Automóviles nuevos y usados.
B. Motos.
C. Aviones.
D. Yates.
E. Carros de golf.
F. Embarcaciones



GRUPO 2

A. Alimentos, flores, productos y medicamentos bajo control de temperatura.
B. Refrigerados y congelados.

Para este grupo aplica lo establecido en el numeral 1.4.6 Movilización de productos refrigerados – Anexo 3 adjunto al Certificado de Seguro.



GRUPO 3

A. Computadores portátiles.
B. Tablets.
C. Electrónicos de alta gama *
D. Telefonía celular.
E. Drones.

* Se conoce como alta gama aquellos elementos que forman parte de una misma categoría, marca o clase.

Para este grupo específicamente para la movilización de celulares aplica lo establecido en el numeral 1.4.14 Medidas de prevención numeral 9, para despachos superiores a USD 20,000.00.



GRUPO 4

A. Perfumería.
B. Bebidas alcohólicas.
C. Cigarrillos.
D. Tabaco.
E. Inflamables.
F. Químicos peligrosos.

1.4.4. Movilización de mercancías peligrosas

Cumplir con los requerimientos, normas técnicas y demás instructivos indicados en el Decreto 1609 para Colombia y demás leyes, decretos, normas y resoluciones de cada país, que indiquen el manejo de mercancías peligrosas aplicados a empaques, embalajes, productos y con responsabilidad específica para el generador de la carga, empresa de transporte y propietario del vehículo.

1.4.5. Movilización de mercancías controladas por antinarcóticos

El asegurado garantiza que para el transporte de las mercancías controladas por antinarcóticos, contará con los permisos y autorizaciones otorgadas por
los organismos gubernamentales que controlan el manejo y manipulación
de precursores químicos

1.4.6. Movilización de productos refrigerados

El asegurado se obliga a cumplir con el control y seguimiento del estado de la temperatura en el recorrido, aplica para los amparos otorgados los términos y condiciones del Anexo 3.

1.4.7. Límite por despacho

Es la máxima responsabilidad de la compañía por cada despacho, que corresponde al límite establecido en el certificado de seguro para cada trayecto asegurado. Entiéndase por despacho, el envío hecho por un despachador, desde un mismo lugar y en un solo vehículo transportador, con destino al mismo destinatario, bajo un solo contrato de transporte y representado en un mismo conocimiento de embarque, guía férrea o guía aérea, remesa, pedido o documento similar. Cuando el despacho, según la definición anterior, sea descargado en un punto intermedio del trayecto asegurado, y su transporte subsiguiente se realice en varios vehículos, se entenderá por "despacho" para dicho trayecto, el envío de cada vehículo siempre y cuando se determine tanto el valor de los bienes que se movilicen en cada vehículo como las pérdidas o daños ocurridos en cada uno de ellos. En caso contrario, se entenderá por "despacho" la suma de los envíos de todos los vehículos.
Si se concentran varios despachos correspondientes a diferentes conocimientos de embarque, guía aérea o guía terrestre (carta de porte o remesa terrestre) en una sola unidad transportadora o sitio de almacenamiento (barco, buque, ferrocarril, avión, camión o bodegas), el límite máximo de responsabilidad de la compañía se entenderá aplicable al valor de cada conocimiento de embarque, guía aérea o terrestre independientemente considerada (en caso de ferrocarril cada vagón se considera como una unidad transportadora).

1.4.8. Suma asegurada

La suma asegurable estará compuesta por el valor de la mercancía incluyendo, entre otros, fletes, impuestos, costos de embalaje y seguros a que hubiere lugar, de acuerdo con los términos INCOTERMS de negociación.
Para la atención de siniestros se tomará la misma base de cálculo de la suma asegurada. El valor de suma asegurable se calculará dependiendo de cada despacho y se determinará así:

1. Para importaciones:

A. En el trayecto exterior: El equivalente al valor de la factura comercial de compra, el valor de los fletes exteriores y el valor de los gastos de importación.

B. En el trayecto interior: A la suma asegurada del trayecto exterior se le suma el valor de los impuestos de nacionalización y fletes interiores.

2. Para exportaciones:

A. En el trayecto interior: El valor de la factura comercial de venta descontando el valor de la utilidad o ganancias esperadas. A este valorse le adicionan los fletes interiores.

B. En el trayecto exterior: A la suma asegurada del trayecto interior se le agrega el valor de los fletes exteriores, y el valor de los gastos de exportación incluida si es el caso los gastos de nacionalización en el país de destino.

3. Despachos dentro del territorio nacional:

A. Cuando el asegurado es el comprador: La suma asegurada corresponderá al valor de la factura comercial de compra, los fletes y costos del seguro.

B. Cuando el asegurado es el vendedor: La suma asegurada corresponderá al valor de la factura comercial de venta descontando elvalor de la utilidad o ganancias esperadas, más los fletes y costos del seguro.

4. Para embarques de maquila efectuados por el Asegurado:

Fletes del transporte utilizado, costos del seguro, costo de la materia prima, otros gastos que se realicen dentro del proceso de producción y demás gastos inherentes al transporte de los bienes asegurados si los hubiere

5. Para embarques entre filiales efectuados en el mismo país de movilización:

Costo de producción o adquisición, más fletes y costos del seguro y demás gastos inherentes al transporte de los bienes asegurados si los hubiere.

6. Para bienes usados:

Valor real de los bienes más gastos, tales como fletes, impuestos de importación, gastos aduanales, empaque, embalaje, acarreo y demás gastos inherentes al transporte de los bienes asegurados si los hubiere.

PARÁGRAFO 1: La tasa de cambio para la determinación en moneda local en el país en donde se hace la reclamación, será la señalada en los documentos de la aduana para importación) o exportación del respectivo despacho. En caso de no ser posible por alguna razón (no sea una exportación o importación) o en el documento de aduana no se refleje esta información, se tomara como base la tasa del día del siniestro. Para el pago de primas u otros conceptos no relacionados con siniestros la tasa que se tomará será la del día del movimiento o pago.

PARÁGRAFO 2: En caso de siniestro no obstante estén asegurados los fletes, gastos adicionales para su indemnización estos deberán soportarse documentalmente, si no es posible la compañía no los tendrá en cuenta en la iquidación del siniestro.

PARÁGRAFO 3: En el valor de la carga se considerará el IVA siempre y cuando este no sea descontable tributariamente y se aplicaran los descuentos que estén incluidos en las facturas de los generadores - clientes

PARÁGRAFO 4: En los casos en que se requiera demostrar el valor costo o de producción de las mercancías o bienes a indemnizar, la compañía podrá solicitar las facturas de adquisición, compra o producción o certificación de auditores, revisores fiscales o contadores con matricula profesional debidamente registrada ante la autoridad competente y deberá igualmente respaldada con la firma del representante legal del asegurado.

1.4.9. Seguro insuficiente

Si la suma asegurada es inferior a la suma asegurable de los bienes asegurados, la compañía aplicará la regla proporcional derivada de seguro insuficiente o infraseguro, la cual implica que el Asegurado será indemnizado aplicando la proporción entre la suma asegurada y el valor asegurable al daño o pérdida material. En caso de que no se incluya alguno de los conceptos establecidos en la suma asegurada, la compañía solo responderá por los incluidos en el certificado de seguro. Sobre estos igual podrá aplicar la regla proporcional.

1.4.10. Límite máximo de indemnización

La indemnización a cargo de la compañía corresponderá a la suma asegurada con sujeción al límite máximo por despacho y a la aplicación de la regla proporcional efecto del infraseguro si hubiese lugar a ésta y a los conceptos incluidos en el certificado de seguro. En caso de pérdida parcial el límite máximo de indemnización a cargo de la compañía se determinará en forma proporcional. Igual aplicación a cada uno de los conceptos incluidos en el certificado de seguro.

1.4.11. Vigencia de las coberturas

Este seguro entra en vigor siempre y cuando el certificado de seguro esté vigente, desde el momento en que el bien asegurado sea movido por primera vez en la bodega o lugar de almacenamiento (en el lugar mencionado en el certificado de seguro), con el propósito de su inmediato cargue en o sobre el medio de transporte y con la intención de iniciar el tránsito (siempre que este primer movimiento del bien asegurado sea hecho por el despachador o el transportador en ejecución del contrato de transporte y bajo su responsabilidad de acuerdo con el contrato de transporte y con la Ley que lo rige), continúa durante el curso ordinario del tránsito y termina ya sea:

1. Al completar el proceso de descargue del medio de transporte utilizado para transportar los bienes asegurados, dentro o en la bodega o lugar de almacenamiento final, en el lugar de destino mencionado en el certificado de seguro.

2. Al completarse el proceso de descargue del medio de transporte utilizado para transportar los bienes asegurados, en cualquier otrabodega o lugar de almacenaje, ya sea antes de, o en el lugar de destino mencionado en el contrato de seguro en el que el asegurado o sus empleados elijan utilizar para el almacenamiento y que no se deba al curso ordinario del tránsito o para asignación o distribución.
3. Cuando el asegurado o sus empleados elijan utilizar cualquier medio de transporte o cualquier contenedor, remolque, furgón o unidad de carga para efectos de almacenamiento, a menos que ello ocurra en el curso ordinario del tránsito, o el siguiente punto (4). A la expiración de un período de cinco (5) días laborables para todos los modos de transporte después de la terminación de la descarga de las mercancías, al costado del buque u otro medio de transporte en el puerto final o lugar de descarga; lo que primero suceda.

PARÁGRAFO: La terminación de la cobertura se hará efectiva cuando cualquiera de los hechos anteriormente descritos ocurra primero. Si después de la descarga al costado del buque u otro medio de transporte en el puerto final o lugar de descarga, pero antes de la terminación de este seguro, los bienes asegurados tuvieran que ser enviados a un destino distinto de aquél que esté asegurado por el presente certificado, este seguro si bien permanecerá sujeto a la terminación prevista en las cláusulas 1 a 4, terminará en el momento que el bien asegurado sea movido por primera vez con el propósito de comenzar el tránsito hacia el nuevo destino. Este seguro permanecerá en vigor (condicionado a la terminación anteriormente prevista en los numerales 1 a 4 y a las estipulaciones de la cláusula siguiente) durante el retraso del que sea ajeno el asegurado, cualquier cambio de ruta, descarga forzosa, reembarque o transbordo y durante cualquier variación en la aventura que provenga del ejercicio de una facultad concedida a los transportadores en virtud del contrato de transporte. En caso que mediante condición particular se hayan asegurado bienes transportados en condiciones chárter, es decir, bajo un contrato de fletamento, este seguro entra en vigor siempre y cuando el certificado de seguro esté vigente, desde el momento en que el bien asegurado sea movido por primera vez en la bodega o lugar de almacenamiento (en el lugar mencionado en el contrato de seguro), con el propósito de su inmediato cargue en o sobre el buque (siempre que este primer movimiento del bien asegurado sea hecho por el transportador o el fletante en ejecución del contrato de fletamento y bajo su responsabilidad de acuerdo con el contrato de fletamento), continúa durante el curso ordinario del tránsito y termina cuando termine la operación de descargue en el puerto de destino, siempre que la operación de descargue sea hecha por el transportador o por el fletante en ejecución del contrato de fletamento y bajo su responsabilidad de acuerdo con el contrato de fletamento, o cuando trascurra un período de 60 días desde cuando el buque arribó al puerto de destino, lo que ocurra primero.

1.4.12. Cláusula de Estadía

Con sujeción a las condiciones generales del certificado de seguro y en adición a los riesgos inherentes al transporte, la póliza se extiende a cubrir los bienes asegurados mientras se encuentren almacenados provisoriamente en bodega aduanal, o en almacén de depósito fiscal, solamente en el país de destino y para trámites de nacionalización por pérdida o daño físico causados directamente por la ocurrencia de los siguientes riesgos:

Incendio, rayo, explosión, nieve, huelgas y alborotos populares, huracán y granizo, aviones, vehículos y humo y hurto con violencia.

No obstante lo anterior, esta cobertura cesará noventa días (90 días) después de que la mercancía hubiere llegado a dichos locales intermedios, y las condiciones aplicables son las mencionadas anteriormente, de conformidad al texto aprobado para el ramo de Incendio.
Para que la cobertura contemple un periodo de tiempo mayor, el Asegurado deberá obtener, con por lo menos 30 días de anticipación, el consentimiento escrito de la Compañía, quedando obligado a pagar la prima adicional que corresponda.

1.4.13. Cláusula de terminación del contrato de transporte

Cuando una condición de cobertura sea requerida bajo esta cláusula, existe la obligación de dar notificación oportuna a los asegurados y el derecho a dicha cobertura estará sujeta al cumplimiento de esta obligación.
Si debido a circunstancias que se encuentren fuera del control del Asegurado, el contrato de transporte termina

en puerto o lugar distinto al de destino designado en aquél, o el tránsito termina de otra forma antes de la descarga de los bienes asegurados según lo estipula la cláusula anterior del presente contrato, este seguro también terminará, a menos que se de inmediato aviso a LA COMPAÑÍA y que se solicite y apruebe la continuación de la cobertura en cuyo evento este seguro se mantendrá vigente, sujeto al pago de una prima adicional si así lo requieren LA COMPAÑÍA, bien sea:

1. Hasta que los bienes asegurados sean vendidos y entregados en dicho puerto o lugar, o, salvo pacto expreso en contrario, hasta la expiración de un período de 60 días comunes contados a partir de la llegada de los bienes asegurados a tal puerto o lugar, lo que ocurra primero, en caso que el modo de transporte utilizado sea el marítimo, o de 30 días comunes, en caso que se utilice otro modo de transporte distinto al marítimo, o el punto siguiente. (2)
2. Si los bienes asegurados son enviados dentro del citado período de 60 días o de 30 días comunes, según el caso, (o de cualquier extensión del mismo que se convenga) al lugar de destino indicado en la póliza o a cualquier otro lugar de destino, este seguro terminará conforme a lo dispuesto en la cláusula anterior.

1.4.14. Medidas de prevención

Es garantía para la presente cobertura que se deberán cumplir con las siguientes medidas de prevención con el objeto de evitar o minimizar las posibles pérdidas y/o daños a los bienes asegurados, bien sea por el asegurado y/o a quien quiera que este contrate para la movilización de las mercancías. El incumplimiento dará lugar a las sanciones contempladas en la ley.

1. Para cualquier transporte terrestre, el asegurado garantizará el uso de caminos de cuota cuando estén disponibles, no sobrepasar el límite de capacidad de carga y/o dimensiones máximas especificadas para el camión y/o el contenedor (establecidas por la S.C.T. y/o autoridad equivalente en el extranjero), además de usar trailers portacontenedores o caja metálica cerrada o vehículos abiertos (plataformas, redilas o similares) cubiertos con lonas en perfecto estado (sin roturas, orificios, rasgaduras o defectos similares) y correctamente fijadas al medio transportador, en caso contrario, las coberturas de mojadura y oxidación (si han sido contratadas) serán nulas e inválidas.
2. Única y exclusivamente quedarán autorizadas las paradas en ruta de embarques terrestres en los siguientes casos y/o supuestos: En casode que la ruta empleada en el transporte requiera realizar paradas por reabastecimiento de combustible, necesidades sisiológicas del chofer y/o alimentación, estas paradas deberán ser realizadas después de haber transcurrido 100 Km. desde el origen del embarque, cualquier otro tipo de parada ajena o no relacionada a la actividad comercial del Asegurado está totalmente prohibida. Las revisiones mecánicas y/o fijado de la carga al contenedor y/o carga inicial de combustible

deberá ser realizado antes de la salida del embarque. En las paradas por reabastecimiento de combustible, necesidades sisiológicas del chofer y/o alimentación permitidas, el camión y sus trailers (cajas) deberán ser estacionados en sitios o lugares en los cuales exista iluminación así como protección policial o privada o en gasolineras con tiendas de conveniencia con espacio para estacionamiento de camiones o destacamentos de la Policía Federal Preventiva (o Policía Federal de Caminos) o casetas de peaje o cobro (hasta un radio máximo de 200 metros con respecto a éstas) o en paraderos específicamente usados y designados por las autoridades competentes para camiones de servicio público federal. En caso de parada para pernocta o descanso, el camión y sus trailers (cajas) deberán ser estacionados en sitios o lugares cerrados en los cuales exista iluminación así como protección y vigilancia pública o privada o en gasolinerías con tiendas de conveniencia

con espacio para estacionamiento de camiones o destacamentos de la Policía Federal Preventiva (o Policía Federal de Caminos) o casetas de peaje o cobro (hasta un radio máximo de 200 metros con respecto a éstas) o en paraderos específicamente usados y designados por las autoridades competentes para camiones de servicio público federal, permaneciendo estacionado el camión y sus trailers (cajas) por un lapso no mayor a 8 horas continuas en dichos lugares.

3. Deberán usar sellos y/o candados en buen estado de acero o naval locks para contenedores y trailers.

4. Contratar la movilización de la carga con compañías de transporte terrestre de carga legalmente constituidas para tal fin, autorizadas y habilitadas por las respectivas autoridades para realizar este tipo de operación y que tengan póliza de Responsabilidad Civil (RC) o de transportes para estos transportadores, vigentes y con cobertura automática para todos los despachos, según la legislación que aplique en cada país.

5. La compañía de transporte debe tener seguimiento de la movilización terrestre ya sea vía celular o cualquier otro medio de comunicación que permita su control vial.

6. Para embarques terrestres con valor mayor o igual a USD 25,000.00 se deberán utilizar vehículos propios y/o de terceros contratados por el asegurado equipados con sistemas de rastreo satelital (GPS o similar), operativos y funcionales durante todo el trayecto, con seguimiento y monitoreo de posición constante (cada 15 minutos, en los países donde la geografía e infraestructura local lo permita). En caso de desvió, parada o variación en la ruta no programada la empresa encargada de dicho seguimiento y monitoreo deberá de dar aviso inmediato a las autoridades judiciales correspondientes. La empresa que proporcione el servicio de rastreo y monitoreo deberá de contar con registros vigentes ante las autoridades pertinentes para operar dentro de los países donde se realice el embarque.

7. Contratar escolta de supervisión delantera o custodios desde su inicio hasta su destino para movilizaciones de carga terrestre a nivel urbano, nacional o internacional, cuyos valores asegurados sean igual o superior a los USD 100,000.00. La empresa que proporcione el servicio de custodia o escolta presencial o virtual deberá contar con registros vigentes ante las autoridades pertinentes para operar dentro de los países donde se realice el embarque. En la República de México para valores asegurados superiores a USD 100,000.00 y menores a USD 150,000.00 la escolta podrá ser virtual siempre y cuando el proveedor de este servicio cuente con permiso de la autoridad pertinente.

8. Contratar escolta de supervisión delantera para trayectos complementarios en mercancía grupo 3 (celulares) cuyos valores asegurados sean igual o superior a los USD 20,000.00.
9. El vehículo transportador no debe tener una antigüedad superior a los 20 años.

1.4.15. Medios de conducción

Para la conducción de los bienes asegurados se utilizarán indistintamente, aislados y/o combinados entre sí, los servicios de los medios de conducción indicados en la carátula y/o especificación del certificado, mismos que deberán pertenecer a líneas establecidas o de empresas concesionarias y permisionarias de público para el transporte de carga. Hasta 25 años, siempre y cuando se encuentren debidamente clasificados y registrados. Para buques chárter hasta 20 años. En el caso de embarques marítimos: La mercancía deberá viajar bajo

cubierta, en buques de casco de acero mecánicamente autopropulsados. Los contenedores cerrados podrán ser transportados sobre cubierta siempre y cuando las ordenanzas marítimas lo permitan. Todos los buques y porta contenedores deberán estar clasificados en alguna de las siguientes sociedades.

Lloyds's Register of Shipping	100a1 o B.S.
American Bureau of Shipping	+A1
Bureau Veritas	1 3/3 E +
Germanisher Lloyd	+100 A4
Korean Register of Shipping	+ KRS 1
Nippon Kaiji Kyokai	NS*
Dit Norske Veritas	+1A1
Registro Italiano Navale	*100A 1.1. Nav. L
Register of Shipping of CEI	KM*
Polski Regist Stat Kow	*KM

En el caso de que existan modificaciones o nuevas inclusiones de las mencionadas Sociedades de Clasificación, esta póliza será actualizada automáticamente.

Asimismo dichas tarifas operan siempre que dichos buques:

1. No sean graneleros y/o combinados de más de 10 años de antigüedad.
2. No sean buques cisternas petroleros con un registro bruto superior a 50.000 de más de 10 años de antigüedad.
3. No tengan más de 15 años de antigüedad, o el punto siguiente. (4)
4. Tengan más de 15 años pero no más de 25 años de antigüedad y hayan establecido y mantenido un patrón regular de navegación en un itinerario publicitado para cargar y descargar en puertos específicos.

Los buques fletados, como los buques con un registro bruto inferior a 1000 que sean autopropulsados mecánicamente y de construcción de acero, deben ser clasificados según lo anteriormente indicado y no deben superar los límites de antigüedad especificados. Los requisitos de la Cláusula de Clasificación de buques no son aplicables a cualquier embarcación, balsa o lanchón utilizados para cargar o descargar los buques mientras se encuentren dentro del área portuaria.Los cargamentos y/o intereses transportados por buques autopropulsados mecánicamente que no caigan dentro del ámbito de lo o antes descrito se mantendrán cubiertos sujetos a una extra prima y en términos y condiciones a convenir.

.1.4.16. Cobertura especial para bienes usados, devoluciones así como los bienes que no sean cubiertos desde su origen inicial (continuación de viaje).

La cobertura será:

1. **Pérdidas totales por robo con violencia.**
2. **Pérdida total por daños originados por los siguientes eventos:**

A. Incendio, rayo y explosión del medio de conducción.
B. Para Embarques Marítimos:

- Varadura, hundimiento o colisión del barco.
- La pérdida de bultos enteros, caídos al mar, durante las maniobras de carga, trasbordo y descarga.
- La contribución que resulte al embarque por avería gruesa o general y a los cargos de salvamento que deban pagarse según las disposiciones de la Ley de Navegación, Ley de Navegación y Comercio Marítimo, Código de Comercio del país que aplique, conforme a las Reglas de York – Amberes.

C. Para Embarques Terrestres y/o Aéreos o de ambas clases:
- Caída del avión, auto-ignición, colisión, volcadura o descarrilamiento del vehículo u otro medio de transporte empleado, incluyendo rotura puentes o hundimiento de éstos o de embarcaciones cuyo empleo sea indispensable para complementar el tránsito terrestre.

Cuando se cuente con Certificado de No Avería expedido por empresa especializada, debidamente registrada y reconocida en el mercado internacional, la cobertura se ampliará a todos los riesgos descritos en el Certificado de Seguro. El costo de esta certficación deberá ser asumida por el asegurado salvo que esta se pacte en el valor de la prima pactada.

1.4.17. Modificaciones al estado del riesgo

El Asegurado o el Tomador, según el caso, están obligados a mantener el estado del riesgo. En tal virtud, uno u otro deberán notificar por escrito a la compañía los hechos o circunstancias no previsibles que sobrevengan con posterioridad a la celebración del contrato y que signifiquen agravación del riesgo. La notificación se hará con antelación no menor de diez (10) días laborables a la fecha de modificación del riesgo, si ésta depende de la voluntad del asegurado o del Tomador, si le es extraña, dentro de los diez (10) días siguientes a aquél en que tengan conocimiento de ella. Notificada la modificación del riesgo en los términos mencionados, la compañía podrá revocar el contrato o exigir el reajuste a que haya lugar en el valor de la prima. La falta de notificación oportuna produce la terminación del contrato de seguro.

1.4.18. Coexistencia, concurrencia o pluralidad de seguros

En el certificado de seguro se dejará constancia de los otros seguros existentes. El asegurado deberá informar por escrito a la compañía, dentro del término de diez (10) días laborables contados a partir de su emisión, los seguros de igual naturaleza que contrate sobre los mismos bienes, la inobservancia de esta obligación producirá la terminación del contrato de seguros. En caso de pluralidad, concurrencia o de coexistencia de seguros, los aseguradores deberán soportar la indemnización en forma proporcional al asegurado de acuerdo con la cuantía del valor asegurado de sus respectivos contratos de seguro o como lo dispongan las leyes de seguros según la reclamación en un país en donde haya ocurrido el reclamo y le sea aplicable

1.4.19. Subrogación

En virtud del pago de la indemnización y por ministerio de la Ley, la compañía se subroga hasta concurrencia de su importe, en los derechos del asegurado contra las personas responsables del siniestro.

1.4.20. Pérdida al derecho de la indemnización

El derecho del tomador, asegurado o beneficiario a la indemnización se perderá en los siguientes casos:

1. Cuando ha habido mala fe del tomador, asegurado o del beneficiario en la reclamación o la comprobación del derecho al pago de un siniestro.
2. Cuando al dar noticias del siniestro omite maliciosamente informar acerca de los seguros coexistentes sobre los mismos bienes asegurados.
3. Si el tomador, asegurado o beneficiario renuncia a sus derechos contra las personas responsables del siniestro sin la aprobación escrita de la compañía o no facilita el ejercicio de la subrogación.

1.4.21. Obligaciones del asegurado en caso de siniestro

En caso de siniestro, el Asegurado tiene las siguientes obligaciones:

1. Evitar la extensión y propagación del siniestro, y proveer al salvamento de los bienes asegurados. Así mismo, abstenerse de abandonar los objetos asegurados sin autorización expresa de la compañía.
2. Comunicar a la compañía, la ocurrencia del siniestro dentro de los cinco (5) días hábiles o laborables a la fecha en que conozca del hecho o al momento de llegada de las mercancías al país de destino.
3. Declarar por escrito a la compañía, los seguros coexistentes, con indicación del asegurador y la suma asegurada.
4. Presentar contra los responsables del siniestro reclamación escrita por las pérdidas o daños causados a los bienes asegurados, dentro del término prescrito en el contrato de transporte o en la ley, en especial en
5. lo tratado en los convenios internacionales que rijan sobre la materia. Queda entendido y convenido que, la falta de cumplimiento de esa obligación le acarreará al asegurado la obligación de reconocer a la compañía los valores que este había podido recuperar del tercero responsable, valores que se descontarán de la indemnización.
6. Facilitar a la compañía el ejercicio de los derechos derivados de la subrogación. Las demás obligaciones que le impongan las normas legales.

Cuando el Asegurado o Beneficiario no cumpla con estas obligaciones, se aplicarán las sanciones previstas en la Ley

1.4.22. Documentos necesarios para el pago de la indemnización

En caso de siniestro, el tomador, asegurado o beneficiario según sea el caso, deberá aportar la siguiente documentación a cuenta y costo ya que es su obligación a su cargo.

1. Carta de reclamación de la indemnización a nombre de la compañía y/o JAH Insurance Brokers en donde narre los eventos o circunstancias que generaron el evento reclamado, la cuantificación de la pérdida y los posibles responsables del siniestro.
2. Factura comercial de compra o venta. De esta última descontando el valor de la utilidad o ganancias esperadas.
3. Lista de empaque.
4. Copia auténtica del conocimiento de embarque, guía aérea, carta de porte, remesa, remisión, manifiesto de carga o cumplido del transportador, según el caso. En casos de que la mercancía llegue a su destino final con complemento terrestre con el mismo contrato de transporte principal o internacional, deberá

1. manifestarlo y en este caso suministrar el BL o guía aérea hija o nieta según sea el caso.
2. Declaración o manifiesto de importación o exportación, previo de aduana o como se le denomine en cada país por las autoridades de aduanas.
3. Factura de los fletes cancelados.
4. Reclamo previo al tercero responsable (transportador marítimo, aéreo o terrestre donde se crea que la mercancía sufrió el siniestro.
5. Protesta del capitán en caso de accidente marítimo, o informe de la autoridad correspondiente en caso de accidente en el interior del vehículo transportador.
6. En caso de robo con violencia la denuncia penal ante la autoridad competente del lugar en donde se originó el evento.
7. Concepto técnico del fabricante o representante de la marca en el sitio del evento o taller reparador en donde se establezca las causas que originaron la pérdida y su reparabilidad.
8. Presupuesto de reparación y/o reposición de piezas o repuestos en caso de daños a equipos o maquinaria asegurada. En caso de pérdidas totales se requerirá el valor de reposición del equipo.
9. Certificado sobre recibo y entrega de las mercancías expedido por el transportador, almacenador o por las autoridades portuarias o aduaneras, según el caso.
10. Declaración de Avería Gruesa en caso de presentarse esta y detalles del evento, nombre y datos de los ajustadores internacionales nombrados para atender el evento. Se deberá y detalles si hubo echazón o solamente generación de gastos para salir de la emergencia.
11. En caso de movilización internacional de contenedores, el EIR de salida en puerto de origen y el EIR de ingreso en el puerto en el país de destino.
12. En caso de tener asegurado y hacer reclamación de los gastos generados en la reclamación, soporte o facturas canceladas de dichos gastos.
13. Aquellos específicos a discreción de la compañía que se requiera para complementar alguna de la información anterior solicitada.

1.4.23. Deducible

Es el porcentaje o suma fija que invariablemente se deduce del monto de la pérdida indemnizable, y que por tanto siempre queda a cargo del Asegurado. El deducible determinado en la carátula del certificado de seguro y/o en las condiciones particulares de la póliza. En caso de que el asegurado contrate con otra póliza el cubrimiento del deducible sin la debida notificación a la compañía se entenderá como una coexistencia y sus implicaciones según lo estipulado en la cláusula en mención.

1.4.24. Revocación

El presente contrato de seguros podrá ser revocado así:

1. Por la compañía, mediante noticia escrita enviada al tomador o al asegurado a su última dirección conocida con no menos de diez (10) días laborales y siete (7) para la cobertura de guerra internacional o antes del inicio de un despacho asegurado. No obstante, aquellos despachos que hayan iniciado vigencia con anterioridad a la fecha de revocación de la póliza tendrán cobertura con base en las condiciones pactadas con el tomador o asegurado, salvo en los casos de guerra internacional para lo cual si opera el término perentorio de siete (7) días.

1. Por el tomador o asegurado, en cualquier momento, mediante aviso escrito, dado a la compañía La revocación no operará respecto de los despachos en curso.

1.4.25. Pago de la prima y terminación del contrato

Cuando el pago de la prima no se efectúe a la entrega del certificado de seguro o anexos que se expidan posteriormente, o al plazo pactado entre JAH Insurance Brokers el contrato de seguro terminará automáticamente y cesará todas las obligaciones a cargo de la compañía.

1.4.26. Derechos de inspección

El asegurado está obligado a permitir el acceso a sus oficinas de personas autorizadas por la compañía, a quienes facilitará la revisión de los documentos que tengan relación con el presente contrato.

1.4.27. Derechos sobre el salvamento

Cuando el Asegurado sea indemnizado, la compañía definirá a su discreción y conveniencia si toma propiedad de los bienes salvados o recuperados. En aquellos casos en que de na no tomar propiedad de éstos, los bienes salvados o recuperados continuarán siendo propiedad del Asegurado y por consiguiente los gastos de bodegaje y tenencia. En caso de venta del salvamento, el Asegurado participará proporcionalmente en la venta del salvamento neto teniendo en cuenta el deducible y el infraseguro, cuando hubiere lugar a este último. Se entiende por salvamento neto el valor resultante de descontar del valor de venta del mismo los gastos realizados por la compañía, tales como los necesarios la para recuperación y comercialización de dicho salvamento.

1.4.28. Condiciones Especiales para equipo crítico

En términos generales ítems y/o equipos críticos se definen a aquellos que comprendan una o más características que se mencionan:

- Cualquier ítem y/o equipo con valor unitario a riesgo igual o superior a USD $ 500,000.00.
- Cualquier ítem y/o equipo donde su reparación, aunque la misma resulte menor, no pueda ser realizada en el lugar de destino.
- Cualquier ítem y/o equipo que requiere el uso de medio de transporte especial (no convencional) y/o cuando sus dimensiones no se encuentren comprendidas dentro de las medidas de un contendor estándar de 40 pies o su equivalente en el transporte carretero (largo: 12 metros, ancho: 2.5 metros y/o alto: 2.5 metros).
- Cualquier ítem y/o equipo, incluyendo el embalaje, cuyo peso bruto resulte superior a 30 toneladas métricas.
- Cualquier ítem y/o equipo que por sus características requiera de un equipo de manipuleo especial.
- Cualquier ítem y/o equipo con centro de gravedad desplazado de su centro geométrico.
- Cualquier ítem y/o equipo que requiere de elementos de sujeción especial.
- Embarques sobre cubierta con excepción de ítem y/o equipos acondicionados en contenedores metálicos estándar totalmente cerrados a bordo de buques porta-contenedores u otros buques que fueran diseñados y aprobados para el transporte de contenedores.
- Embarques en barcazas.

Especial significa no convencional y/o usual para el manipuleo y sujeción común de las cargas en general.
Para la movilización de esta clase de equipos se deberán cumplir con las siguientes garantías específicas a todos los despachos:

- Cada ítem y/o equipo deberá tener claramente identificado y en lugar bien visible su peso bruto e indicación de centro de gravedad al igual que las indicaciones de los lugares de anclaje para su izamiento y/o manipuleo.
- Los equipos utilizados para la carga y/o descarga y/o manipuleo de ítems y/o equipos críticos deberán ser operados por empresas reconocidas y competentes en la materia.
- Los equipos utilizados para la carga y/o descarga y/o manipuleo de ítems y/o equipos deberán encontrase en buen estado de mantenimiento y certificados a la fecha de la operación.
- Los equipos utilizados para la carga y/o descarga y/o manipuleo de ítems y/o equipos deberán disponer de la capacidad suficiente de izaje en concepto de carga de seguridad (SWL - https://en.wikipedia.org/wiki/Working_load_limit) en relación al peso bruto de la carga y ángulo de trabajo.
- Los vehículos utilizados para el transporte de ítems y/o equipos deberán ser llevados a cabo por empresas especializadas; reconocidas y competentes en la materia. Los vehículos utilizados para el transporte no deberán tener antigüedad superior a 10 años y deberán encontrarse en buen estado de mantenimiento, estado y condición al momento de la operación.
- Los tránsitos terrestres deberán realizarse con luz diurna no permitiéndose viajes en condiciones de visibilidad reducida bajo ninguna circunstancia.
- Las detenciones y/o estadías ordinarias y necesarias para el cumplimiento del viaje se amparan a condición que el vehículo transportador esté en un lugar seguro en todo momento bajo el control y vigilancia del Transportista y/o sus dependientes.

Las garantías comprendidas entre los puntos 2) al 7) inclusive, son de aplicación cuando el Asegurado y/o un representante del mismo tuvieron bajo su control las operaciones y/o la responsabilidad de la contratación de las mismas. Caso contrario, en caso de pago de indemnización bajo los términos de esta cláusula, el Asegurado se obliga a transferir al Asegurador todo y cualquier derecho de recupero contra quién y/o quienes se encontraban a cargo y/o tuvieron la responsabilidad de la contratación de las operaciones comprendidas dentro de las garantías enumeradas precedentemente. Asimismo, el Asegurado deberá proporcionar al Asegurador toda la colaboración que fuere razonable para permitirle el ejercicio de tales derechos subrogados.
Garantías especiales el caso que se trate de un bulto y/o pieza que exceda USD 1'000,000.00. Para esta clase de despachos en adición a las anteriores garantías, el asegurado deberá cumplir:

1. Presencia de un perito independiente reconocido en plaza (surveyor) durante las operaciones de carga, estiba, acondicionamiento, consolidado, desconsolidado, sujeción y descarga. Las observaciones realizadas por dicho perito deberán ser consideradas y cumplimentadas para que la cobertura de seguros resulte efectiva. El costo del perito será a cargo del Asegurado.
2. En los ítems y/o equipos se deberá colocar un detector de impacto y el número de serie deberá ser informado fehacientemente al transportista contractual.

El incumplimiento de cualquiera de las garantías enumeradas precedentemente implicará que la cobertura de seguro quede nula y sin valor ulterior alguno a partir de dicho incumplimiento.

1.4.29. Domicilio

Sin perjuicio de las disposiciones procesales, para los efectos relacionados con el presente contrato, se fija como domicilio de las partes la ciudad de Miami – Estados Unidos de América.

1.4.30. Definiciones

Para la presente cobertura se entenderán los siguientes términos y tal y como se establecen en estas condiciones:

- **AVERÍA GRUESA O COMÚN:**

Consiste en todo perjuicio o gastos incurridos deliberadamente por el capitán, con el fin de evitar un daño serio de pérdida total o parcial del barco y/o de las mercancías, la pérdida que de ella resulte debe ser repartida proporcionalmente entre todas las partes que han salida beneficiadas.

- **LAS REGLAS DE YORK Y AMBERES (RYA):**

Sobre la avería gruesa son un conjunto de normas consuetudinarias (es decir, que no constituyen un convenio internacional, sino que vienen impuestas simplemente por su adopción libre y generalizada por las partes en los contratos de transporte.

- **GASTOS ADICIONALES EN LA SUMA ASEGURADA:**

El porcentaje para gastos adicionales demostrados contempla dentro de la suma asegurada otros gastos ordinarios usuales que se causan hasta el destino final, adicionales al de la factura comercial, fletes e impuestos de nacionalización y que cuenten con su respectiva justificación. Entre otros se mencionan los siguientes: Formularios de comercio exterior y aduanas; apertura y gastos financieros ordinarios; carta de crédito; fluctuaciones tipo de cambio; servicios de puerto y aeropuertos; almacenaje y manejo de carga; honorarios agentes de aduana; costos de seguro, entre otros.

- **DESPACHO:**

Entiéndase por despacho el envío hecho por un despachador, desde un mismo lugar y en un solo vehículo transportador, con destino al mismo destinatario, bajo un solo contrato de transporte y representado en un mismo conocimiento de embarque, guía férrea o guía aérea, remesa, pedido, o documento similar. Cuando el despacho, según la definición anterior, sea descargado en un punto intermedio del trayecto asegurado, y su transporte subsiguiente se realice en varios vehículos, se entenderá por "despacho" para dicho trayecto, el envío de cada vehículo siempre y cuando se determine tanto el valor de los bienes que se movilicen en cada vehículo como las pérdidas o daños acaecidos en cada uno de ellos. En caso contrario, se entenderá por "despacho" la suma de los envíos de todos los vehículos. Si se concentran varios despachos correspondientes a diferentes conocimientos de embarque, guía aérea o guía terrestre (carta de porte o remesa terrestre) en una sola unidad transportadora o sitio de almacenamiento (barco, buque, ferrocarril, avión, camión o bodegas), el límite máximo de responsabilidad de la compañía se entenderá aplicable al valor de cada conocimiento de embarque, guía aérea o terrestre independientemente considerada (en caso de ferrocarril cada vagón se considera como una unidad transportadora).

- **UNIDAD DE EMPAQUE:**

Elemento exterior que recubre o envuelve los bienes asegurados. Unidad de empaque (fardo, tambor, caneca, caja, maleta, bulto, saco, etc.), según se mencionan en el documento de transporte. Se considerarán el contenedor y la estiba como medios de transporte, cuando los bienes contenidos en ellos están empacados en tal forma que pueden ser transportados inclusive sin la utilización del contenedor o la estiba. En caso contrario, el contenedor y la estiba se consideran como un empaque.

- **VALOR REAL:**

Es el equivalente al valor del bien en el momento en el que se efectúe el despacho, es decir el valor de reposición menos la depreciación o demérito por uso.

- **LÍMITE POR DESPACHO:**

Es la máxima responsabilidad de la compañía por cada despacho, que corresponde al límite establecido en el certificado de seguro para cada trayecto asegurado.

- **FCP:**

Full Cover Plus.

- **FC:**

Full Cover.

- **TL:**

Total Loss.

- **PÉRDIDAS TOTALES:**

Para el presente certificado de seguro, se entenderá como pérdida total por daños cuando el costo de reposición o reparación del despacho asegurado sea igual o superior al valor real o supere el valor asegurado en el certificado del seguro. La pérdida total para eventos de robo se entiende como la falta de entrega total del embarque. No se aplica para artículos independientes dentro de un despacho, es un concepto que se aplica a todo el despacho.

- **DEMERITOS POR USO:**

Entiéndase demérito por uso la pérdida de valor que sufre el bien a causa del desgaste natural. Depende de varios factores como mantenimiento, vida útil, edad actual, tiempo realmente empleado, condiciones del medio ambiente, estado actual y tiempo de utilización antes de la avería o siniestro. Contablemente se emplea para depreciar los bienes con miras a su restablecimiento.

- **APLICACIÓN DEMERITOS POR USO MAQUINARIA YBIENES USADOS:**

Para maquinaria o bienes usados, se aplicará un demérito por uso del 10% anual hasta un monto máximo del 70% sobre el valor de reposición del bien asegurado. En su defecto, en caso de no conocer el valor de reposición o el tiempo de utilización del equipo averiado, el valor de pérdida deberá ser el que figure en los libros de contabilidad certificado por revisor fiscal y/o contador con matricula profesional vigente y el representante legal del asegurado.

CAPITULO II. COBERTURAS Y EXCLUSIONES PATRIMONIALES

2.1. COBERTURAS SECCIÓN RC ERRORES Y OMISIONES

Se amplía la cobertura ofrecida en la parte de daños, por pérdidas económicas originadas por errores y omisiones del asegurado, de acuerdo con los términos y condiciones detallados más adelante, ocurridos durante la vigencia de la póliza y que no estén incluidos en las exclusiones generales del seguro.

1. Responsabilidad civil contractual por error y omisión

Se cubren al asegurado en su responsabilidad por los perjuicios económicos que se desprenden de algún error u omisión en el desempeño de su actividad profesional o incumplimiento de sus obligaciones, los cuales puedan afectar a sus clientes y se detallan más adelante.

A. Amparo básico Error y Omisión: se cubre al asegurado por las pérdidas económicas que invoquen y acrediten sus clientes derivadas de algún error u omisión involuntaria en el desempeño de su actividad profesional. El asegurado está cubierto en su responsabilidad por las pérdidas económicas de su cliente, no por sus propias pérdidas operativas.

B. Demora: el asegurado está cubierto en su responsabilidad por ocasionar pérdidas económicas a sus clientes por demoras, la cual se genera por un error u omisión en sus obligaciones profesionales. Procede la cobertura cuando el cliente del asegurado invoque y acredite haber sufrido pérdidas económicas como por ejemplo sobre costos, que sea consecuencia de un error incurrido en una demora. La presente cobertura queda sujeta a un límite máximo de 5 días contados a partir de la demora generada por el error u omisión del asegurado.

C. Diligenciamiento o llenado incorrecto de conocimientos de embarque (B/L) o guías aéreas (AWB) o cartas de porte terrestre: el asegurado está cubierto en su responsabilidad por la pérdida económica en la medida en que ocurriese o fuese aumentada por una declaración incorrecta u omisión en su B/L - AWB, carta de porte terrestre u otro contrato de transporte o documentación de manipulación.

Todo siniestro cubierto por la aseguradora estará sujeto a la normativa legal aplicable a cada reclamo en particular, teniendo en cuenta el tipo de transporte y el límite de responsabilidad que en virtud de ello corresponda.

2. Responsabilidad civil contractual por multas aduaneras

Se cubre la responsabilidad por la gestión de trámites ante la aduana, si el asegurado actúa en virtud de un contrato de transporte oneroso que incluye la orden de manipulación de la mercancía en la aduana o la realización de declaraciones aduaneras, o si recibe dicho tipo de orden a título oneroso. El asegurador indemnizará aquellos reclamos que sean consecuencia de:

A. Sanciones impuestas debidamente al asegurado por las autoridades aduaneras, con fundamento en no haberse realizado los procedimientos aduaneros en la forma debida de conformidad con las reglamentaciones vigentes.
B. Tener que indemnizar al asegurado reclamos de sus clientes, siguiendo sus instrucciones, hayan debido afrontar sanciones impuestas debidamente por autoridades aduaneras (según lo descrito en el apartado anterior), siempre que el cliente del asegurado no sea responsable por la sanción.

2.2. EXCLUSIONES GENERALES RC ERRORES Y OMISIONES:

La aseguradora no será responsable de realizar ningún pago por ninguna reclamación basada directa o indirectamente, derivada o relacionada de cualquier modo con las causas que se enumeran a continuación:

1. Responsabilidad contractual en exceso: cualquier responsabilidad asumida contractualmente por el asegurado que exceda de la que sería legalmente exigible en ausencia de ese pacto contractual y cualquier tipo de responsabilidad civil extra contractual y empresarial.
2. Daños personales y materiales: errores u omisiones a consecuencia de lesiones corporales, mentales, angustia psicológica, conmoción nerviosa, sufrimiento emocional, enfermedad, trastorno o fallecimiento, así como el daño, destrucción o pérdida de uso de cualquier bien tangible.
3. Responsabilidad del empleador: cualquier incumplimiento de una obligación que incumba al asegurado como empleador hacia cualquier empleado o antiguo empleado o solicitante de empleo.
4. Están excluidas los errores y omisiones de proveedores en la cadena logística tales como: transportadores terrestres, marítimos, férreos, aéreos, servicios de bodegaje, servicios de montacargas y operadores portuarios.
5. Demoras originadas por eventos diferentes a un error u omisión tales como mal tiempo, cierre de puertos, aeropuertos y similares, eventos políticos como huelgas, asonadas, motines, conmociones civiles o populares, fenómenos de la naturaleza como terremotos, maremotos, tifones, huracanes, vientos fuertes y similares y en general eventos ocurrido al vehículo transportador y consecuencias económicas puras originadas en la demora como tal, tales como pérdida de mercado de opción de negocios, aumentos de valores del mercado y similares.
6. Actos malintencionados: Cualquier acto u omisión fraudulentos, con mala fe o deliberadamente antijurídicos de un asegurado. Esta exclusión únicamente se aplicará cuando las anteriores conductas fueran así establecidas por resolución judicial o laudo arbitral firmes, o cuando fuesen así admitidas por declaración escrita del propio asegurado. Así mismo reclamos por pérdidas o daños causados intencionalmente o por negligencia manifiesta del asegurado, sus representantes legales o funcionarios u otros agentes designados por el asegurado.
7. Daños indirectos como: La pérdida de mercado, pérdida de beneficios, demora o cualquier otro perjuicio, o dificultad de índole comercial y económica que afecte al asegurado, cualquiera que sea su causa u origen. Insolvencia del asegurado.
8. Circunstancias conocidas: Cualquier circunstancia que fuese conocida o que debería haber sido conocida por el asegurado antes de la fecha de efecto del periodo de seguro de la póliza. Así mismo los reclamos

por daños debidos a errores sustanciales anteriores y sujetos a un pedido del asegurador de eliminar dicho error relacionado con un reclamo anterior de un llamado de atención sobre sus consecuencias legales (exclusión del riesgo).

9. Reclamos que se originan en un acuerdo poco común en la industria de los agentes de carga (como penalidades contractuales, garantías de desempeño, asunción de riesgos por avales).
10. Reclamos que se originan en la falta de respeto al plazo prometido al cliente, si dicha promesa no era razonable en las circunstancias previsibles.
11. Las costas de defensa judicial del asegurado en especial causa penal, así como multas, daños y perjuicios punitivos, multas administrativas o cauciones.
12. Reclamos relacionados con:

A. El transporte o almacenamiento de metales preciosos, piedras preciosas, joyas, dinero en billetes, valores bursátiles de cualquier tipo, documentos y escrituras.
B. Obras de arte, pinturas, esculturas u otros objetos de valor (tales como piezas de colección o exhibidas en museos).

13. Pérdidas económicas relacionadas con un contrato de almacenamiento.

14. Contaminación y radiación: Cualquier filtración, vertido, dispersión, liberación o escape, sean reales o supuestos o amenaza de los mismos, de cualquier tipo de contaminante o contaminación de cualquier clase; o asesoramiento o servicio real o supuestamente prestado, en relación con algún contaminante, como por ejemplo pruebas, control, tratamiento, contención, limpieza, neutralización o desintoxicación relacionados con el mismo. Radiación ionizante o contaminación por radioactividad de cualquier combustible, residuo o similar procedente de la combustión del combustible nuclear o las propiedades radioactivas, tóxicas, explosivas u peligrosas de cualquier ensamblaje nuclear explosivo o componente nuclear del mismo.

15. Guerra y terrorismo: Cualquier guerra, invasión, acciones de enemigos extranjeros, hostilidades o cualquier acto similar, estado u operación bélica (se haya declarado la guerra o no), guerra civil, terrorismo, rebelión, revolución, insurrección, golpe militar o usurpación de poder o confiscación, nacionalización, requisa, destrucción o daños a la propiedad por parte de un gobierno o autoridad pública o local o bajo las órdenes de estos últimos, así como terrorismo. A estos efectos, se entiende por terrorismo cualquier acto, incluido, sin limitación, el uso de fuerza o violencia, y/o la amenaza en este sentido, de cualquier persona o grupos de personas, ya sea por sí solos o en nombre o en conexión con cualquier organización o gobierno, realizado con fines políticos, religiosos, ideológicos o similares, incluida la intención de influir en un gobierno y/o negocio y/o amedrentar a la población o a algún sector de la población.

16. Reclamos relacionados con un transporte que viole cualquier disposición legal que regule el transporte de mercancía (como el transporte realizado sin consentimiento estipulado o permiso de las autoridades competentes).

17. La reclamación de beneficios por productos o servicios ofrecidos directamente por el asegurado o sus representantes autorizados

18. Lesiones corporales enfermedades o muerte de cualquier persona y daños o destrucción material de cualquier mueble o inmueble.

19. Riesgos financieros, infidelidad, actos fraudulentos de los empleados y pérdida de dinero y valores.

20. Violación de secretos o comunicaciones, falsedad, injurias y calumnias, estafa, hurto y hurto calificado, abuso de confianza, encubrimiento y cualquier otra actuación delictiva, dolosa o fraudulenta del asegurado, sus socios o empleados.

21. Cualquier responsabilidad por errores contables, operacionales o en la adquisición de las pólizas de seguros para sí o para sus clientes tales como pero no limitados a los posibles siguientes eventos:

- La no contratación de coberturas básicas y adicionales. Desconocimiento de exclusiones y su aplicación en reclamaciones.
- Desconocimiento de condiciones de dichas pólizas como vigencias, cláusulas, lugares iniciales, finales, intermedios entre otras.
- El no cumplimiento de protecciones o garantías y su aplicación en reclamaciones. El no pago o retención de primas a las aseguradoras y la nulidad que genera el seguro.
- Falta de pago de impuestos a entidades gubernamentales y la nulidad que genera el seguro.
- Errores en la liquidación y asignación de valores asegurados en el certificado de seguro.

- La no contratación del seguro en general y la subsiguiente desprotección de las mercancías o haberse asegurado a destiempo o una vez haya terminado el riesgo de movilización.

2.3. CONDICIONES GENERALES SECCIÓN ERRORES YOMISIONES

2.3.1. Partes del seguro

1. Tomador: Persona o empresa que contrata el certificado de seguro y contrae la obligación del pago de la prima. Para este contrato será el operador logístico, agente de aduana o transportador que tiene vinculación directa con JAH Insurance Brokers o cualquier de sus filiales o subsidiadas.

2. Asegurado: Persona o empresa que contrata el certificado de seguro y contrae la obligación del pago de la prima. Para este contrato será el operador logístico, agente de aduana o transportador que tiene vinculación directa con JAH Insurance Brokers o cualquier de sus filiales o subsidiadas.

3. Beneficiario: Persona o empresa dueña de carga o que tiene responsabilidad contractual sobre esta y que en caso de siniestro se ve afectada patrimonialmente por el error u omisión del asegurado. El beneficiario es quien promueve la reclamación en contra del asegurado los perjuicios económicos sufridos en el evento.

2.3.2. Bienes no asegurables, movilización de mercancías de alto riesgo, movilización de mercancías peligrosas, movilización de mercancías controladas por antinarcóticos y movilización de productos refrigerados

Para poder dar cobertura de Errores u Omisiones en complemento del seguro de carga, el asegurado deberá cumplir estrictamente con los términos y condiciones establecidos para la movilización de mercancía.

No se considera un Error u Omisión el incumplimiento o desacato de estos términos y condiciones en la movilización de cualquiera de las anteriores mercancías.

2.3.3. Límites asegurados

De acuerdo con los límites indicados en el certificado de seguro, estos son la máxima responsabilidad de la compañía por cada uno de los amparos de la cobertura y estos no podrán acumularse o adicionarse entre sí.

COBERTURAS LÍMITE MÁXIMO	LÍMITE	MÁXIMO
Responsabilidad civil por error u omisión	100% del valor factura FOB	USD 50,000.00
Responsabilidad civil por demora	10% del valor factura FOB	USD 10,000.00
Responsabilidad civil por multas aduaneras	10% del valor factura FOB	USD 10,000.00

2.3.4. Vigencia de las coberturas

La vigencia de la cobertura de Errores y Omisiones está sujeta a la vigenciade la movilización de los bienes asegurados amparados en la sección I de este seguro, sin embargo, por la naturaleza misma de la cobertura ofrecida, el error u omisión puede suceder antes de la movilización como tal y conocerse en forma posterior a la entrega de las mercancías, pero siempre, deberá estar sujeta a las actividades, documentos, gestiones y

términos impuestos por autoridades competentes propias de la movilización de la carga.
Quedará fuera de la vigencia de esta cobertura cualquier Error u Omisión no relacionado con la movilización de la carga o en sus etapas anteriores como cotizaciones, proyecto de movilización o intensiones de compra o venta o posteriores como bodegajes, re distribución, utilización de los bienes y en general una vez son recibidos los bienes a satisfacción por el asegurado o su representante

2.3.5. Cláusula de terminación de la cobertura de Errores y Omisiones
La presente cobertura quedará automáticamente terminada si por alguna circunstancia se termina la cobertura de transporte de carga amparada en la sección I de este contrato de seguro bajo los términos y condiciones pactadas para dicha sección.

2.3.6. Medidas de prevención
Es garantía para la presente cobertura que se deberán cumplir con las siguientes medidas de prevención con el objeto de evitar o minimizar las posibles pérdidas económicas aseguradas. El incumplimiento dará lugar a las sanciones contempladas en la ley.

1. El asegurado deberá ser una empresa debidamente constituida y con los permisos legales de autoridad competente para operar en los países en donde tiene o cuenta con radio de operaciones.
2. Deberá contar con manuales de procedimientos claros y precisos de las actividades desarrolladas por la organización y por cada puesto de trabajo relacionado con las actividades protegidas por este contrato de seguros. Estos manuales deberán ser capacitados y difundidos con los funcionarios a cargo del asegurado con cualquier forma de contratación y que desarrollen las funciones propias del cargo.
3. El proceso de vinculación de funcionarios deberá tener un protocolo y seguimiento, buscando tener las mejores personas capacitadas e idóneas para el desarrollo de sus funciones.
4. Las actividades desarrolladas por los funcionarios de la organización deberán contar con supervisión y seguimiento de superiores y hasta donde sea posible, por medios tecnológicos como manejo de plataformas debidamente parametrizadas y con autorizaciones de gestión por cargo, con contraseñas de ingreso y seguimiento de cada operación.

2.3.7. Modificaciones al estado del riesgo
Aplica igual que en el capítulo 1 de carga.

2.3.8. Coexistencia de seguros
Aplica igual que en el capítulo 1 de carga.

2.3.9. Pérdida al derecho de la indemnización
Aplica igual que en el capítulo 1 de carga.

2.3.10. Obligaciones del asegurado en caso de siniestro
Aplica igual que en el capítulo 1 de carga.

1. Salvo que el asegurado este bajo juramento, no reconocer ante terceros responsabilidad alguna en los eventos materia de reclamación. Se excepciona si se cuenta con la autorización expresa de la compañía de

1. seguros.
2. Llevar a cabo investigación interna para establecer el error u omisión que origina el siniestro bien sea de la gestión de los funcionarios a cargo o por el procedimiento como tal. De este estudio deberá desprenderse acciones de mejora evitando situaciones similares en futuros casos.

2.3.11. Documentos necesarios para el pago de la indemnización

1. Carta de reclamación de la indemnización a nombre de la compañía y/o JAH Insurance Brokers en donde narre los eventos o circunstancias que generaron el evento reclamado, la cuantificación de la pérdida y los posibles funcionarios involucrados.
2. Factura comercial de compra o venta.
3. Lista de empaque.
4. Copia auténtica del conocimiento de embarque, guía aérea, carta de porte, remesa, remisión, manifiesto de carga o cumplido del transportador, según el caso. En casos de que la mercancía llegue a su destino final con complemento terrestre con el mismo contrato de transporte principal o internacional, deberá manifestarlo y en este caso suministrar el BL o guía aérea hija o nieta según sea el caso.
5. Declaración o manifiesto de importación o exportación, previo de aduana o como se le denomine en cada país por las autoridades de aduanas. Factura de los fletes cancelados.
6. Documentos de reclamación promovidos por el beneficiario del seguro.
7. Constancia de pagos efectuados y liquidación detallada de los mismos.
8. Informe técnico de auditoría o autoridad interna del asegurado en donde se detalle el evento ocurrido y cuál fue su origen y medidas para evitar eventos similares.

2.3.12. Deducible

Aplica igual que en el capítulo 1 de carga.

2.3.13. Revocación

Aplica igual que en el capítulo 1 de carga.

2.3.14. Pago de la prima y terminación del contrato

Aplica igual que en el capítulo 1 de carga

2.3.15. Domicilio

Sin perjuicio de las disposiciones procesales, para los efectos relacionados con el presente contrato, se fija como domicilio de las partes la ciudad de Miami – Estados Unidos de América.

2.3.16. Definiciones

Para la presente cobertura se entenderán los siguientes términos y tal y como se establecen en estas condiciones:

- **ERROR U OMISIÓN:**

Responsabilidad de origen contractual –vinculada al contrato de transporte del asegurado por los daños y perjuicios patrimoniales que pudiera provocar a alguno de sus clientes por su mala praxis durante la vigencia de la póliza, de acuerdo a los términos y condiciones de la misma y de la legislación aplicable.

- **ACTO ERRONEO:**

Cualquier acto real o supuesto por error, omisión y/o cumplimiento negligente del Asegurado o de cualquier otra persona a su cargo por quién el Asegurado sea legalmente responsable (empleados o funcionarios). No incluye acto erróneo de contratistas o subcontratistas contratados por el Asegurado tales como transportadores, agentes aduanales, operadores portuarios y similares dentro de la cadena logística.

- **CAPITULO III. COBERTURAS Y EXCLUSIONES CONTENEDOR**

3.1. COBERTURAS SECCIÓN CONTENEDOR

Se amplía la cobertura ofrecida, por pérdidas económicas a 1 (un) contenedor como unidad de carga por pérdidas totales. Se requiere para que aplique esta cobertura que el contenedor a cubrir quede debidamente identificado en las condiciones particulares del Certificado de Seguro.

- **Pérdida total** por robo con violencia.
- **Pérdida total** por daños originados por los siguientes eventos:

A. Operaciones de carga y descarga.
B. Accidente que sufra el vehículo transportador.
C. Actos Mal Intencionados de Terceros (AMIT) incluyendo actos de guerra y terrorismo.
D. Asonada, motín, conmoción civil o popular y huelga, según definiciones legales.
E. Incendio y/o rayo, explosión o acción de extinguir el fuego originado por tales causas.
F. Fenómenos de la naturaleza como terremotos, derrumbes, inundaciones y similares.

3.2. EXCLUSIONES GENERALES SECCIÓN CONTENEDOR

Aplican los mismos de la cobertura Sección I Daños y en adición las siguientes:

1. Perdidas parciales por robo o daños, entendiéndose como las pérdidas económicas menores al valor asegurado bien sea en forma individual de cada artículo transportado o al despacho en general.
2. Avería particular, entendiéndose como los daños a los bienes transportados en donde el valor de su reposición o reparación este dentro del concepto de pérdidas parciales. Se cubre la avería particular siempre y cuando sea considerada una pérdida total, de acuerdo con la definición en la póliza.
3. Vicio propio de los contenedores (oxido, corrosión).
4. Daños pre-existentes y desgaste normal del contenedor.
5. Daños como fisuras, rayones, abolladuras, humedad, moho, decoloración.
6. La colisión del contenedor con objetos por sobrepasar la capacidad dimensional de la carga y/o estructura ya sea en su largo, ancho o altura.
7. Daños o pérdidas del equipo de refrigeración.

8. No se genera cobertura por daños o pérdidas de ningún tipo a la carga transportada.
9. No se cubrirán despachos de contenedores que no cuenten con la información o características estipuladas en esta póliza.
10. No se cubrirá ningún tipo de pérdida o daño, una vez sean vencidos los plazos de entrega del contenedor por parte del transportista al asegurado

3.3. PAISES EN CONFLICTO EN DONDE NO OPERA LA COBERTURA
Aplica igual que en el capítulo 1 de carga.

3.4. CONDICIONES GENERALES SECCIÓN CONTENEDOR
3.4.1. Partes del seguro

1. Tomador: Persona o empresa que contrata el certificado de seguro y contrae la obligación del pago de la prima. Para este contrato será eloperador logístico, agente de aduana o transportador que tiene vinculación directa con JAH Insurance Brokers o cualquier de sus filiales o subsidiadas.
2. Asegurado: Persona o empresa dueña del contenedor o que tiene responsabilidad contractual sobre esta a cualquier título y que en caso de siniestro se ve afectada patrimonialmente.
3. Beneficiario: En caso de que sea diferente al Asegurado deberá identificarse y establecer en calidad de que es beneficiario si por propiedad, acreencia o arrendamiento.

3.4.2. Bienes no asegurables
Para la presente sección se excluye cualquier otra clase de interés asegurado que no sea el contenedor asegurado y que sea utilizado para el transporte de la mercancía asegurada en la Sección I de Carga.

3.4.3. Límite por despacho
Es la máxima responsabilidad de la compañía por cada despacho, que corresponde al límite establecido en el certificado de seguro para cada trayecto asegurado y por el valor del contenedor amparado según sus características particulares que se detallan en el certificado de seguro. Entiéndase por despacho, el envío hecho por un despachador, desde un mismo lugar y en un solo vehículo transportador, con destino al mismo destinatario, bajo un solo contrato de transporte y representado en un mismo conocimiento de embarque, guía férrea o guía aérea, remesa, pedido o documento similar.

3.4.4. Suma asegurada
La suma asegurable estará compuesta por el valor real del contenedor asegurado. Dependerá de las características particulares del contenedor que deberán estar detallados en el certificado de seguro y de los años de utilidad que este tenga. También se podrá tener como valor del contenedor depreciado en libros del asegurado o propietario. Para la atención de siniestros se tomará la misma base de cálculo de la suma asegurada.

3.4.5. Seguro insuficiente
Aplica el mismo concepto del capítulo 1 de carga.

3.4.6. Límite máximo de indemnización
Aplica el mismo concepto del capítulo 1 de carga y por considerarse una cobertura solo para pérdidas totales aplican los conceptos en la Sección I Definiciones de: Pérdidas Totales, Deméritos por Uso y Aplicación de Deméritos por Uso Maquinaria y Bienes Usados.

3.4.7. Vigencia de las coberturas
Aplica el mismo concepto del capítulo 1 de carga y en complemento para esta sección, se deja constancia que el contenedor amparado goza de cobertura por un trayecto adicional a la carga transportada, bien al inicio cuando es transportado por primera vez para recoger la mercancía amparada en la Sección I o cuando una vez descargada en su sitio de destino se deba movilizar el contenedor hasta el lugar indicado por sus propietarios o arrendatarios.

3.4.8. Cláusula de terminación del contrato de transporte
Aplica el mismo concepto del capítulo 1 de carga.

3.4.9. Medidas de prevención
Aplican las mismas del seguro de carga.

3.4.10. Medios de conducción
Aplica el mismo concepto de la Sección I de carga en lo pertinente al contenedor asegurado

3.4.11. Modificaciones al estado del riesgo
Aplica el mismo concepto del capítulo 1 de carga.

3.4.12. Coexistencia, concurrencia o pluralidad de seguros
Aplica el mismo concepto del capítulo 1 de carga.

3.4.13. Subrogación
Aplica el mismo concepto del capítulo 1 de carga

3.4.14. Pérdida al derecho de la indemnización
Aplica el mismo concepto del capítulo 1 de carga.

3.4.15. Obligaciones del asegurado en caso de siniestro
Aplica el mismo concepto del capítulo 1 de carga.

3.4.16. Documentos necesarios para el pago de la indemnización

1. Carta de reclamación de la indemnización a nombre de la compañía y/o JAH Insurance Brokers en donde narre los eventos o circunstancias que generaron el evento reclamado, la cuantificación de la pérdida y los posibles responsables del siniestro.

1. Factura comercial de compra o venta. De esta última descontando el valor de la depreciación según lo establecido en las condiciones particulares respecto al demérito por uso.
2. Copia auténtica del conocimiento de embarque, guía aérea, carta de porte, remesa, remisión, manifiesto de carga o cumplido del transportador, según el caso. En casos de que el contenedor llegue a su destino final con complemento terrestre con el mismo contrato de transporte principal o internacional, deberá manifestarlo y en este caso suministrar el BL o guía aérea hija o nieta según sea el caso.
3. Reclamo previo al tercero responsable (transportador marítimo, aéreo o terrestre) donde se crea que el contenedor sufrió el siniestro.
4. Protesta del capitán en caso de accidente marítimo, o informe de la autoridad correspondiente en caso de accidente en el interior del vehículo transportador.
5. En caso de robo con violencia la denuncia penal ante la autoridad competente del lugar en donde se originó el evento.
6. Concepto técnico del fabricante o representante de la marca en el sitio del evento o taller reparador en donde se establezca las causas que originaron la pérdida y su reparabilidad del contenedor.
7. Presupuesto de reparación y/o reposición del contenedor.
8. Certificado sobre recibo y entrega del contenedor expedido por el transportador, almacenador o por las autoridades portuarias o aduaneras, según el caso.
9. Declaración de Avería Gruesa en caso de presentarse esta y detalles del evento, nombre y datos de los ajustadores internacionales nombrados para atender el evento. Se deberá y detalles si hubo echazón o solamente generación de gastos para salir de la emergencia.
10. En caso de movilización internacional de contenedores, el EIR de salida en puerto de origen y el EIR de ingreso en el puerto en el país de destino.
11. Aquellos específicos a discreción de la compañía que se requiera para complementar alguna de la información anterior solicitada

3.4.17. Deducible

Aplica el mismo concepto del capítulo 1 de carga.

3.4.18. Derechos sobre el salvamento

Aplica el mismo concepto del capítulo 1 de carga.

3.4.19. Revocación

Aplica el mismo concepto del capítulo 1 de carga.

3.4.20. Pago de la prima y terminación del contrato

Cuando el pago de la prima no se efectúe a la entrega del certificado de seguro o anexos que se expidan posteriormente, o al plazo pactado entre JAH Insurance Brokers el contrato de seguro terminará automáticamente y cesará todas las obligaciones a cargo de la compañía.

3.4.21. Derechos de inspección

Aplica el mismo concepto del capítulo 1 de carga

3.4.22. Domicilio

Sin perjuicio de las disposiciones procesales, para los efectos relacionados con el presente contrato, se fija como domicilio de las partes la ciudad de
Miami – Estados Unidos de América.

3.4.23. Definiciones

Para la presente cobertura se entenderán los siguientes términos y tal y como se establecen en estas condiciones:

- **CONTENEDORES STANDARD 20":**

Estándar o dry van es uno de los contenedores más comúnmente utilizados para el envío de mercancías en el ámbito del transporte marítimo internacional. Las medidas de un contenedor de 20 pies son: Dimensiones exteriores en sistema anglosajón: 20 pies de largo x 8 pies de ancho x 8 pies y 6 pulgadas de alto.
Dimensiones exteriores en sistema internacional: 6,10 metros de largo x 2,44 metros de ancho x 2,59 metros de alto. Un contenedor de 20 pies vacío tiene un peso o tara de 2.300 kg y admite una carga de alrededor de 28 toneladas (28.000 kg).

- **CONTENEDORES STANDARD 40":**

Estándar o dry van es uno de los contenedores más comúnmente utilizados para el envío de mercancías en el ámbito del transporte marítimo internacional. Dimensiones exteriores sistema anglosajón: 40 pies de largo x 8 pies de ancho x 8 pies y 6 pulgadas de alto. Dimensiones exteriores sistema internacional: 12,19 metros de largo x 2,44 metros de ancho x 2,59 metros de alto. Un contenedor 40 pies vacío tiene un peso o tara de 3.750 kg y admite una carga de alrededor de 29 toneladas (29.000 kg) y pueden llegar a aceptar un peso bruto máximo de 32,5 toneladas.

- **CONTENEDORES HIGH CUBE 40":**

Los contenedores de cubo alto son similares en estructura a los contenedores estándar, pero más altos. A diferencia de los contenedores estándar, que tienen una altura máxima de 2591 mm (8'6"), los contenedores de cubo alto son de 2896 mm, o 9'6", de altura. Los contenedores de cubo alto son en su mayor parte de 40' de largo, pero a veces se hacen como contenedores de 45'. Los contenedores High-cube se utilizan para todo tipo de carga general (carga seca), sin embargo, son especialmente adecuados para el transporte de cargas ligeras, voluminosas y sobrecargas hasta un máximo de 2,70 m de altura. Dimensiones exteriores: altura: 2.597 m, capacidad: 76 m3, peso tara: 4020 kgs, peso máximo de la carga: 26460 kgs.

- **CONTENEDORES REEFER 20" y 40":**

Reefer containers o refrigerated containers son utilizados para el transporte de mercancías que requieren condiciones de temperatura controlada en tránsito, tales como fruta , verduras, productos lácteos y carne. Están equipados con una unidad de refrigeración que se conecta a la red eléctrica del barco, de las
terminales portuarias y de los camiones. Disponen de un disco de control de temperatura que reflejará la temperatura del contenedor desde que la mercancía es cargada en almacén de origen hasta su llegada al almacén de destino. Las dimensiones de reefer containers pueden variar dependiendo del fabricante y del propietario del contenedor y se presentan como de 20", 40" y HIGH CUBE.

- **CONTENEDORES OPEN TOP:**

Open top containers cuentan con techo removible de lona en lugar de un techo sólido. Están especialmente diseñados para el transporte de cargas pesadas o de grandes dimensiones. Normalmente tienen puertas en los extremos para dar flexibilidad para operaciones de carga y descarga. Las dimensiones de Open top containers pueden variar dependiendo del fabricante y del propietario del contenedor y se presentan como de 20", 40"

- **CONTENEDORES ISOTANQUE:**

El contenedor isotanque fue diseñado para transportar toda clase de líquidos, en cuya variedad se engloban los líquidos potables (categoría alimentación), los líquidos no peligrosos y peligrosos, entre los que se incluyen los de tipo corrosivo, inflamable, tóxico y explosivo, por citar unos cuantos. Con este contenedor se eliminan los riesgos que pueden surgir al transferir líquidos de un buque a otro y se ofrece un medio de transporte extremadamente seguro, rentable y viable.

- **CONTENEDORES FLAT:**

Los contenedores Flat Rack se caracterizan por ser planchas de metal reforzado y carecer de paredes laterales y techo, configuración que los hace especialmente útiles cuando se ha de transportar mercancías muy pesadas que han de ser manejadas por grúas tipo pluma o bien mercancías que exceden la altura superior de un contenedor de tipo High Cube (En torno a 2700 mm). Los Flat Rack están diseñados también para cargas pesadas atípicas con bordes irregulares (por ejemplo, maquinaria, vehículos industriales), con dimensiones cuya altura sobrepasa las dimensiones laterales del contenedor. Debido a su diseño tan específico, el flat rack no viaja apilados como los contenedores tradicionales, y a diferencia del tipo Open Top, no se puede fijar una lona a la estructura del contenedor por lo que la carga ha de viajar a la intemperie y debe ser debidamente preparada antes de su izado en el contenedor.

- **CONTENEDORES OPEN SIDE:**

Los contenedores Open Side cuentan con puertas para la apertura TOTAL del lateral del contenedor, pudiendo incluir además las puertas convencionales en los testeros. Son contenedores especialmente adecuados para la carga y/o descarga de equipo muy voluminoso o que conlleva dificultades para ser manipulado en el interior de un contenedor convencional, por ejemplo las bobinas de papel. Existen modelos en los que se pueden abrir las dos paredes laterales e incluso modelos Full Open Side en los que las cuatro paredes del contenedor tienen puertas que se pueden abrir en la totalidad. Los contenedores OPEN SIDE son ideales para las cargas que requieren la carga y descarga lateral, y a menudo son empleados también como puntos de venta portátiles en festivales, acontecimientos y por supermercados. Dimensiones exteriores en sistema internacional: 6,10 metros de largo x 2,44 metros de ancho x 2,59 metros de alto. Un contenedor de 20 pies vacío tiene un peso o tara de 2.300 kg y admite una carga de alrededor de 28 toneladas (28.000 kg).

- **CONTENEDORES STANDARD 40":**

Estándar o dry van es uno de los contenedores más comúnmente utilizados para el envío de mercancías en el ámbito del transporte marítimo internacional. Dimensiones exteriores sistema anglosajón: 40 pies de largo x 8 pies de ancho x 8 pies y 6 pulgadas de alto. Dimensiones exteriores sistema internacional: 12,19 metros de largo x 2,44 metros de ancho x 2,59 metros de alto. Un contenedor 40 pies vacío tiene un peso o tara de 3.750 kg y

admite una carga de alrededor de 29 toneladas (29.000 kg) y pueden llegar a aceptar un peso bruto máximo de 32,5 toneladas.

- **CONTENEDORES REEFER 20" y 40":**

Reefer containers o refrigerated containers son utilizados para el transporte de mercancías que requieren condiciones de temperatura controlada en tránsito, tales como fruta , verduras, productos lácteos y carne. Están equipados con una unidad de refrigeración que se conecta a la red eléctrica del barco, de las terminales portuarias y de los camiones. Disponen de un disco de control de temperatura que reflejará la temperatura del contenedor desde que la mercancía es cargada en almacén de origen hasta su llegada al almacén de destino. Las dimensiones de reefer containers pueden variar dependiendo del fabricante y del propietario del contenedor y se presentan como de 20", 40" y HIGH CUBE.

- **CONTENEDORES OPEN TOP:**

Open top containers cuentan con techo removible de lona en lugar de un techo sólido. Están especialmente diseñados para el transporte de cargas pesadas o de grandes dimensiones. Normalmente tienen puertas en los extremos para dar flexibilidad para operaciones de carga y descarga. Las dimensiones de Open top containers pueden variar dependiendo del fabricante y del propietario del contenedor y se presentan como de 20", 40"

- **CONTENEDORES ISOTANQUE:**

El contenedor isotanque fue diseñado para transportar toda clase de líquidos, en cuya variedad se engloban los líquidos potables (categoría alimentación), los líquidos no peligrosos y peligrosos, entre los que se incluyen los de tipo corrosivo, inflamable, tóxico y explosivo, por citar unos cuantos. Con este contenedor se eliminan los riesgos que pueden surgir al transferir líquidos de un buque a otro y se ofrece un medio de transporte extremadamente seguro, rentable y viable.

- **CONTENEDORES FLAT:**

Los contenedores Flat Rack se caracterizan por ser planchas de metalreforzado y carecer de paredes laterales y techo, configuración que los hace especialmente útiles cuando se ha de transportar mercancías muy pesadas que han de ser manejadas por grúas tipo pluma o bien mercancías que exceden la altura superior de un contenedor de tipo High Cube (En torno a 2700 mm). Los Flat Rack están diseñados también para cargas pesadas atípicas con bordes irregulares (por ejemplo, maquinaria, vehículos industriales), con dimensiones cuya altura sobrepasa las dimensiones laterales del contenedor. Debido a su diseño tan específico, el flat rack no viaja apilados como los contenedores tradicionales, y a diferencia del tipo Open Top, no se puede fijar una lona a la estructura del contenedor por lo que la carga ha de viajar a la intemperie y debe ser debidamente preparada antes de su izado en el contenedor.

- **CONTENEDORES OPEN SIDE:**

Los contenedores Open Side cuentan con puertas para la apertura TOTAL del lateral del contenedor, pudiendo incluir además las puertas convencionales en los testeros. Son contenedores especialmente adecuados para la carga y/o descarga de equipo muy voluminoso o que conlleva dificultades para ser manipulado en el interior de un contenedor convencional, por ejemplo las bobinas de papel. Existen modelos en los que se pueden abrir las dos paredes laterales e incluso modelos Full Open Side en los que las cuatro paredes del contenedor tienen

puertas que se pueden abrir en la totalidad. Los contenedores OPEN SIDE son ideales para las cargas que requieren la carga y descarga lateral, y a menudo son empleados también como puntos de venta portátiles en festivales, acontecimientos y por supermercados.

JAH Insurance Brokers Corp

Su seguro correcto



SEGUROS DE MERCANCÍAS

CLAUSULADO GENERAL
FULL COVER PLUS

www.**jahinsurance**.com

Conéctate con nosotros: