

El seguro de mercancías en la actividad del transporte.



Caso práctico

Una de las cosas que desde hace tiempo más le preocupa a **Juan** es cómo están incrementando los costes de su empresa.



Eurasia, poco a poco va camino de convertirse en una gran empresa, no solo por su actividad y su volumen de ventas, sino también por el volumen de recursos económicos que genera.

Pero los costes, desde hace algún tiempo están incrementando considerablemente.

Juan sabe que una parte importante de ese incremento se debe al **seguro** que hay que contratar para las mercancías en los transportes internacionales, aunque es un tema que desgraciadamente no conoce mucho.

Nunca ha considerado importante el tema de los seguros, puesto que considera que es una especie de engaño el que sufren las empresas cuando tienen que contratar.

Pedro intenta explicarle que no es así, que **el seguro es la garantía de que en el caso de que exista un riesgo quedar cubiertos por si finalmente el riesgo se llega a producir.**

Pedro se ha puesto a comentar con **Juan** las características del seguro en el transporte internacional.

¿Qué características serán estas? ¿Qué tipo de pólizas se podrán contratar? ¿Serán las mismas pólizas para cualquier tipo de transporte?

Y en caso de que ocurra finalmente el riesgo, ¿qué plazos y qué indemnizaciones existen?



Materiales formativos de FP Online propiedad del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

[Aviso Legal](#)

1.- El seguro de las mercancías.



Caso práctico

Pedro se ha propuesto realizar un pequeño informe con los aspectos más importantes del seguro en el transporte de mercancías en el comercio internacional.



Pedro quiere que Juan comprenda la importancia de tener asegurada la mercancía, y para ello se ha propuesto incluir en este informe tanto los conceptos más básicos del seguro, como los elementos que intervienen en el contrato de seguro (tanto formales como personales).

Además cree que es importante incluir cuáles son las responsabilidades de las partes que intervienen en el contrato, así Juan tomará conciencia de lo importante que es prestar atención al seguro.

El transporte de mercancías es una de las actividades de la empresa que ésta protege mediante un seguro de los posibles riesgos que pueden ocurrir durante el traslado.

Y esto es así, porque además de los posibles seguros con los que cuente la empresa, cuando se realiza un traslado de mercancías se hace necesario **cubrir tanto la mercancía como el vehículo que las traslada.**

¿Pero cómo son estos seguros?

En primer lugar tenemos que saber qué es un contrato de seguro, sus características y los elementos que intervienen.

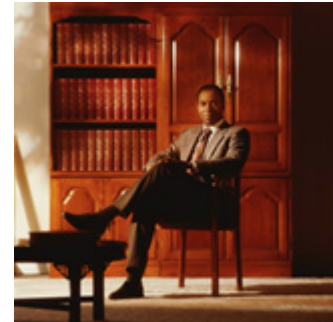
Además el comercio internacional tiene unas características propias en las que el seguro es contratado no siempre por la empresa o persona propietaria de las mercancías. Hay ocasiones en las que al negociar las condiciones de compra-venta internacional, el seguro corresponde a la empresa compradora, en otras a la vendedora.

Vamos a verlo todo esto en esta unidad.

1.1.- Marco jurídico.

A nivel normativo, como en otros muchos aspectos de las relaciones comerciales entre empresas, la ordenación jurídica de diferentes aspectos del seguro está **condicionada por la normativa europea**.

De esta forma, la norma más importante a nivel europeo en materia de seguros es la **Directiva 88/357/CEE** sobre la libertad de servicios en seguros distintos al de vida y de actualización de la legislación de seguros privados.



Como ya sabes, este tipo de regulaciones normativas se aplican en cada estado miembro a través de una norma que adapta la directiva europea a la normativa nacional. En este caso, se trata de la **Ley 21/1990** la que adapta el derecho español a dicha directiva.

Por otro lado también está la **Ley 34/2003, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados**.

Existen otras normas nacionales. La más importante de todas y en la que basaremos gran parte de los contenidos de esta unidad es la **Ley 50/1980**, conocida como **Ley del Contrato de Seguro (LCS)**. Esta ley es similar a cualquier otra de los países de nuestro entorno, ya que como hemos comentado al principio, existe una regulación europea al respecto.

Todas estas normas son muy importantes, aunque sin duda, como hemos apuntado, iremos desgranando poco a poco el contenido de la Ley del Contrato de Seguro, que es la que más afecta a lo que veremos en esta unidad.

Aunque no es obligatorio que exista un seguro de transporte internacional de mercancías siempre es conveniente asegurar la mercancía por si sufriera daños durante su transporte, sobre todo, si se trata de gran cantidad de mercancía o si es de mucho valor, además es una práctica habitual en el comercio internacional.

Por otro lado, el transporte puede dar lugar a pérdidas económicas o responsabilidades civiles, tanto para el transportista como para el que tiene derecho de disposición sobre la mercancía, generalmente la empresa cargadora o expedidora.

Pero además de todas estas leyes, los diferentes modelos de contrato que aprendiste en la unidad cuatro también suelen regular aspectos relacionados con el seguro, por lo que también son de aplicación los diferentes convenios internacionales que regulan cada uno de estos tipos de contrato (según el medio de transporte utilizado) y que vimos detalladamente en la unidad 4.



Para saber más

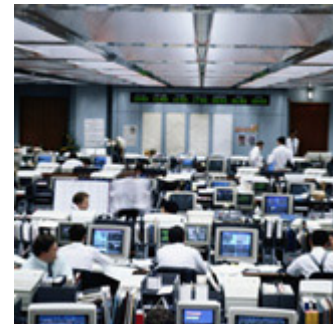
Como sabes, las normas europeas son de obligado cumplimiento en nuestro país al pertenecer a la Unión Europea. Ya has visto que nuestra legislación se adapta en función de las directivas y normativas comunitarias. Por ejemplo en temas de seguros mediante la Ley 34/2003. Para conocer más sobre esta ley, puedes seguir el siguiente enlace:

[Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados.](#)

1.2.- Elementos del seguro.

Ya conoces el marco normativo aplicable en nuestro país, ahora es el momento de conocer cuáles son los elementos básicos del seguro.


Los elementos del seguro son de suma importancia puesto que de no existir no permitirán la existencia del contrato de seguro.



El primero de ellos es el **interés asegurable**. Por interés asegurable entendemos que existe una relación lícita de valor económico sobre un determinado bien. Cuando esta relación de valor se encuentra amenazada por un riesgo, es un interés asegurable.

Aunque hemos hablado de un bien (es decir algo tangible), también se puede asegurar cosas incorpóreas pero que tengan un valor (por ejemplo perjuicios económicos), y por supuesto el patrimonio y la vida. Como ves hablamos de cosas incorpóreas, y no inmateriales, porque **el perjuicio económico es incorpóreo**, pero es material (ya que el dinero lo es). Además es conveniente que te familiarices con el lenguaje propio del sector asegurador, y en este sector no se habla de inmaterial, se habla de incorpóreo.

En todo caso, para que algo sea susceptible de ser asegurado, se han de cumplir unos **requisitos**:

- ✓ Debe tratarse de una cosa corporal o incorpórea.
- ✓ La cosa debe existir en el momento de realizarse el contrato, o al menos al tiempo en que empiecen a correr los riesgos o daños.
- ✓ La cosa debe ser  tasable en dinero, es decir ha de ser valorable económicamente.
- ✓ La cosa debe ser objeto de una estipulación lícita.
- ✓ La cosa debe estar expuesta a perderse por el riesgo que corre el asegurado.

En cuanto al **riesgo**, la característica fundamental es que ha de ser incierto, porque si se sabe que va a ocurrir, nadie asumiría la obligación de repararlo y el coste de la indemnización.

El riesgo es fundamental, **sin riesgo no puede haber seguro**, porque al faltar la posibilidad de que se produzca el evento dañoso, ni podrá existir daño ni se puede pensar en indemnización alguna.

Además de la característica de incertidumbre, el riesgo tiene otras características como que sea **posible, concreto y definido, y fortuito**.

Otro de los elementos fundamentales del seguro es la **prima**. La prima es el coste que tiene el seguro para el tomador o tomadora. Este coste se establece, por la persona asegurada, teniendo en cuenta aspectos como estadísticas, el historial personal, frecuencia en la que el riesgo ocurre, etc. La prima es una cantidad o

importe económico que paga la persona asegurada como contrapartida de las obligaciones de la compañía aseguradora.

La prima es la contraprestación que, en función del riesgo debe pagar el tomador o tomadora a la empresa de seguros en virtud de la celebración del contrato de seguro. Esta prima, salvo pacto en contrario, es pagada en dinero; y el pago de la misma es de carácter obligatorio para el tomador o tomadora (contratante) según las condiciones establecidas en la póliza de seguros.

El pago de la prima es lo que determina la **obligación del asegurador a indemnizar**, que es otro de los elementos del seguro, que junto a la actuación bajo el supuesto de **buena fe** por todas las partes completa el conjunto de elementos del seguro.



Para saber más

Ya nos hemos referido en algunas ocasiones a la ley fundamental sobre contratos de seguro en España. Es muy importante que puedas consultarla y que estés habituado a cómo se articula. Puedes encontrar el texto íntegro actualizado en el siguiente enlace:

[Ley de Contrato de Seguro.](#)

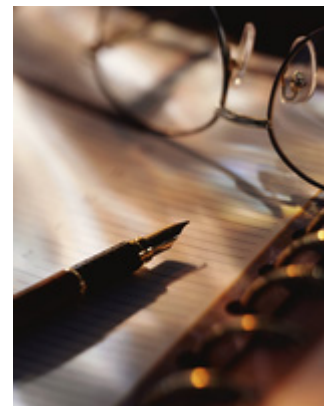
1.3.- El contrato de seguro.

Hemos estado hablando de la Ley del Contrato de Seguro, pues en el artículo primero de esta ley se define qué es un contrato de seguro.

Según el artículo 1 de la LCS, **un contrato de seguro es aquel por el que una compañía aseguradora se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido a la persona asegurada o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas.**

De esta definición puedes intuir que la entidad aseguradora es quien garantiza o cubre el riesgo a la persona asegurada, indemnizándole en su caso.

Pero no pienses que la persona asegurada es siempre quien contrata un seguro (a esta figura se le denomina contratante o tomador o tomadora), ni siquiera tiene por qué coincidir con el beneficiario o beneficiara (que es quien recibe la indemnización).



El contratante o tomador o tomadora, paga la prima a cambio de evitar tener que afrontar un perjuicio económico mucho más grande, aunque menos probable, que sería el del coste del siniestro, y esta figura contratante será distinta en función del incoterm que se haya negociado a la hora de realizar la contratación internacional.

Los contratos de seguro tienen **dos tipos de cláusulas** que han de ser redactadas de forma clara y precisa, éstas son las limitativas y las delimitativas.

- ✓ Las **limitativas** son las que restringen o modifican los derechos de los asegurados a la indemnización una vez producido el siniestro y han de ser específicamente aceptadas por el tomador o tomadora del seguro.
- ✓ Por otro lado, las cláusulas **delimitativas** son aquellas que concretan el riesgo que se asegura y las garantías cubiertas o excluidas.

Por la importancia que tienen las cláusulas limitativas en el contrato de seguro, tendrán un trato distinto a las delimitativas, y además se recogen en apartados especiales.



Autoevaluación

Las cláusulas delimitativas son las que restringen o modifican los derechos de los asegurados, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Muy bien, efectivamente no son este tipo de cláusulas las que restringen y modifican los derechos del asegurado, son las limitativas.

No es correcto, repasa los contenidos y vuelve a intentarlo más tarde.

Opción correcta

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

1.4.- Características esenciales.

Ya conoces lo que es un contrato de seguro. Ahora es el momento de que conozcas cuales son las características más importantes de un contrato de este tipo.

Estos contratos, aunque de forma concreta están regulados por la Ley de Contrato de Seguro, no se nos puede olvidar que son un contrato más, y que como tal está regulado por el Código Civil.



Como contrato que refleja un acuerdo de libre voluntad, ha de cumplir unos determinados requisitos que se recogen en el Código Civil, en concreto en el **artículo 1261**.

¿Cuáles son estos requisitos?

Básicamente son tres, y que además son lógicos: que los contratantes (es decir las partes del contrato) tengan **capacidad legal** y den su **consentimiento**; que el **objeto cierto a asegurar sea materia de contrato**; y por último, que quede bien determinada y definida cuál es la **causa de la obligación que se establece**.

Además de estos requisitos, un contrato de seguro tiene unas características determinadas, que lo diferencian del resto de contratos.

¿Quieres saber cuáles son estas características?

Pasa el ratón por los diferentes elementos de la siguiente animación:

[Resumen textual alternativo](#)



Para saber más

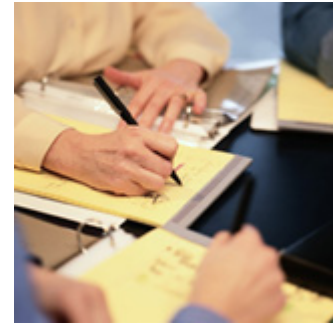
El Código Civil es la norma jurídica que contiene el fundamento del derecho civil de carácter común en España. Es una norma jurídica de gran importancia y a la que nos referiremos habitualmente en este módulo. Puedes acceder al texto íntegro del Código Civil en el siguiente enlace:

[Código Civil](#)

1.5.- Elementos personales.

Ya sabes cuales son los elementos del seguro y cómo intervienen para que se formalice un contrato de seguro, ahora vamos a ver cuáles son los elementos del contrato.

Al igual que viste en la unidad cuatro de este módulo, en los contratos de seguro vamos a diferenciar entre elementos materiales y personales.



Comencemos por los elementos personales que son las figuras que pueden intervenir en un contrato de seguro.

- ✓ En primer lugar nos encontramos con la **entidad aseguradora** que es la persona jurídica dedicada de forma profesional a asumir riesgos ajenos, por lo cual percibe una cantidad económica llamada prima. Esta figura debe ser una persona jurídica, es decir, una entidad o una sociedad; para tener efectos en nuestro país, ha de estar inscrita en el Registro de Entidades Aseguradoras (lo que en sí mismo supone una garantía del cumplimiento de los requisitos exigidos para ser un asegurador); y por último basar y limitar su actividad a la adquisición y administración de riesgos ajenos.
- ✓ Otra figura fundamental es la del **asegurado o asegurada** (generalmente también es tomador o tomadora o contratante, aunque como hemos comentado en el punto anterior no necesariamente ha de serlo). Es toda persona física o jurídica cuyo riesgo asume la entidad aseguradora, es decir, aquel sobre cuya persona o bienes recae el riesgo que es objeto de cobertura mediante el contrato de seguro.

En el caso de que el asegurado o asegurada sea una persona (y no un bien material), se ha de cumplir que exista un interés por parte de él o ella a una indemnización por el riesgo, sino existe no puede convertirse en asegurado o asegurada. Además, en aquellos seguros en los que el tomador o tomadora sea distinto del beneficiario o beneficiaria o de la persona asegurada, ha de existir el consentimiento por escrito de estos últimos.

- ✓ La siguiente figura es la del **contratante o tomador o tomadora** del seguro (en el caso de ser distinto al asegurado o asegurada). En este caso, nos referimos a la persona física o jurídica que contrata el seguro, es decir, que firma la póliza y adquiere todos los derechos y las obligaciones derivadas del contrato de seguro.
- ✓ Por último, nos queda definir quién es **beneficiario o beneficiaria**. Esta figura es la persona o conjunto de personas físicas o jurídicas que reciben de la entidad aseguradora la prestación derivada del seguro contratado, es decir la indemnización que se deriva de que se produzca siniestro.

El tomador o tomadora del seguro podrá designar beneficiario o beneficiaria, o modificar la elección previamente realizada, sin necesidad de consentimiento por parte de la compañía aseguradora.



Autoevaluación

Otra forma de denominar al asegurador es tomador del seguro, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

No es correcto, repasa los contenidos y vuelve a intentarlo más tarde.

Muy bien, no es correcto, puesto que el tomador del seguro sería el asegurado.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

1.6.- Elementos materiales.

Y una vez que conocemos cuáles son los elementos personales, ahora nos queda por conocer los elementos materiales.

Estos elementos materiales o formales, suponen el **conjunto de documentos que reflejan las condiciones del contrato**. Vamos a ver cuáles son.



- ✓ En primer lugar la **solicitud de seguro**, que es el documento por el que se realiza la petición formal de contratación de un seguro a la compañía aseguradora. En este documento se ha de describir el riesgo que se tiene intención de asegurar y las circunstancias para que la entidad aseguradora establezca tanto las condiciones como el precio (prima) del seguro.

Una vez que son conocidas o establecidas las características del riesgo, el asegurador realiza una valoración del riesgo y si puede asumirlo realiza una propuesta que la persona asegurada puede aceptar o no.

- ✓ Esta propuesta es la **propuesta de seguro**. Es el documento en el cual la compañía de seguros, basándose en la solicitud del seguro, realiza una propuesta (que tiene una validez de 15 días) al solicitante del seguro. Lo registrado en este documento debe ser reflejado fielmente en el contrato de seguro.

El tomador o tomadora del seguro tiene por ley el plazo de un mes para solicitar todas las correcciones para que la póliza refleje todo lo indicado en la proposición o propuesta del seguro. Si en este plazo no se realiza ninguna reclamación, la póliza se hará definitiva.

Hay ocasiones en la que después de que el tomador o tomadora acepte las condiciones de la propuesta, la entidad aseguradora tarda en tramitar la póliza, en estas ocasiones se emite un documento de cobertura provisional denominado **carta de garantía**.

- ✓ El último documento que necesitamos conocer, y que es el definitivo es la **póliza de seguro**, es decir, el documento que prueba la existencia de un contrato de seguro entre las dos partes (tomador o tomadora y compañía aseguradora), además de las condiciones y acuerdos en las que se basa dicho contrato. Debe ser firmada por ambas partes.

Este documento (la póliza), por su importancia y por la variedad que puede presentar según el tipo de transporte, lo estudiaremos con más detenimiento en esta unidad.



Autoevaluación

La validez legal de una propuesta de seguro es de 25 días, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

No es correcto, repasa los contenidos y vuelve a intentarlo más tarde.

Muy bien, no es correcto, puesto que el plazo máximo es de 15 días.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

1.7.- Derechos y obligaciones.

Las obligaciones y deberes de las partes contratantes de un seguro están recogidas en los artículos del 14 al 21 de la Ley del Contrato de Seguro.

En estos artículos se recoge en primer lugar las obligaciones del tomador o tomadora.

Así, el **tomador o tomadora del seguro** está obligado al **pago de la prima** en las condiciones estipuladas en la póliza. Si se han pactado primas periódicas, la primera de ellas será exigible una vez firmado el contrato. Si en la póliza no se determina ningún lugar para el pago de la prima, se entenderá que éste ha de hacerse en el domicilio del tomador o tomadora del seguro.



Además tiene la obligación de **comunicar a la entidad aseguradora el hecho de que ha ocurrido el siniestro dentro del plazo máximo de siete días de haberlo conocido, salvo que se haya fijado en la póliza un plazo distinto.**

También es un deber del tomador o tomadora del seguro o el asegurado, **dar a la entidad aseguradora toda clase de informaciones sobre las circunstancias y consecuencias del siniestro.**

Por último es un deber de la persona asegurada o del tomador o tomadora del seguro, **emplear los medios a su alcance para aminorar las consecuencias del siniestro.** Si este incumplimiento se produjera con la manifiesta intención de perjudicar o engañar a la compañía aseguradora, ésta quedará liberada de toda prestación derivada del siniestro.

Es decir, a modo de resumen, las obligaciones de la **entidad aseguradora** son:

- ✔ Indemnización de los daños causados.
- ✔ Valoración de los daños.
- ✔ Pagar intereses por demora injustificada en la indemnización.

A pesar de esto, no se nos puede olvidar que, como vimos en la unidad cuatro, en las que corresponde al **transportista la carga de la prueba**, es decir, probar que el siniestro ha ocurrido, y por lo tanto se han producido unos daños determinados.



Autoevaluación

Es un deber del tomador o tomadora del seguro, proporcionar información veraz y concreta de las circunstancias del siniestro, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Efectivamente esta es la respuesta correcta.

No es correcto, repasa los contenidos y vuelve a intentarlo más tarde.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

2.- La póliza.



Caso práctico

Pedro le ha pedido a **Ana** que le ayude con la realización de este informe. Eurasia tiene clientes en países muy distintos y para cada uno de ellos contrata o utiliza un medio de transporte diferente.



Ana se ha puesto a investigar y a pedir información a diferentes entidades aseguradoras sobre las pólizas más habituales en cada medio de transporte.

¿Qué diferencias habrá? ¿Tendrán todas las mismas coberturas?
¿Siempre le corresponde contratar el seguro a la empresa que vende y traslada la mercancía?

Una vez que conoces los conceptos más importantes del seguro, incluida la cobertura del interés y el riesgo, ahora es el momento de conocer como se materializa la protección que se realiza en las actividades de transporte.

Nos referimos a **la configuración de la póliza**.

La configuración de la póliza es algo muy flexible, puesto que se ha de adaptar a las necesidades de cada tipo de transporte, de cada tipo de mercancía, de cada medio... y por supuesto a cada cliente.

A pesar de esta gran variabilidad, existen cuatro tipos de pólizas.

¿Quieres saber en qué consiste cada una de ellas? Pasa el ratón por cada uno de los elementos de la siguiente animación para saber en qué consiste cada tipo de póliza:

[Resumen textual alternativo](#)

2.1.- ICC.

En el comercio internacional es muy normal que el mercado asegurador esté concentrado y que participen pocas empresas pero bastante fuertes.

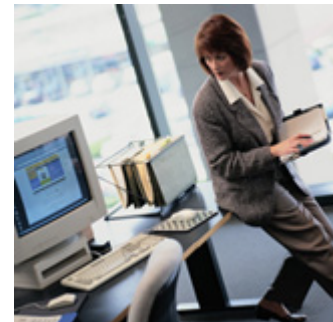


Es el caso del **Instituto de Aseguradores de Londres**, también conocido por sus iniciales en inglés ILU.

Esta entidad aseguradora que tiene gran presencia a nivel mundial desde hace muchos años, esto ha contribuido que las cláusulas que utiliza normalmente esta entidad se hayan extendido al resto de aseguradoras y su uso sea el normal en el comercio internacional, especialmente en el caso del transporte marítimo.

Básicamente, las cláusulas de esta entidad son de dos tipos: relativas al buque, o como se denomina en transporte marítimo, relativas a los cascos (ITCH) y relativas a la mercancía (ICC).

Como acabas de ver las Institute Time Clauses Hulls son relativas a los cascos (el buque), constituyen lo que se conoce en el sector como todo riesgo. Se dividen en diferentes cláusulas, algunas de ellas son: navegación, prórroga, infracciones, terminación, cesión, riesgos de contaminación, aviso de reclamación y presupuestos, avería gruesa y salvamento, franquicia deducible, obligaciones del asegurado, salarios y manutención, comisiones de agencia, daños no reparados, pérdida total constructiva, garantía de desembolsos, etc.

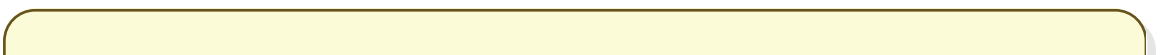


Este tipo de pólizas aseguran a un buque por un tiempo determinado, por lo general un año, aunque también existen otras pólizas que abarcan sólo un viaje.

El otro tipo de cláusulas son las denominadas ICC (Institute Cargo Clauses), que son las relativas a las mercancías y fundamentalmente son tres que veremos más detenidamente en el siguiente apartado.

Las cláusulas ICC suelen complementarse mediante una ampliación de los riesgos cubiertos, por ejemplo mediante las cláusulas de guerra IWC para hacer frente a este riesgo o las de los riesgos de huelga y desórdenes sociales ISRCC.

Existen muchas otras cláusulas del ILU, y aún cuando su estructura se basa en las citadas anteriormente, estas cláusulas presentan variantes destinadas a cubrir aspectos de mercancías específicas (petróleo, madera, grano, etc.), condición de mercancías (por ejemplo productos que han de transportarse bajo temperatura controlado) o ámbitos concretos (por ejemplo las de puerta a puerta).





Para saber más

Para conocer un poco más sobre las cláusulas ICC puedes visitar el siguiente blog que contiene información muy interesante:

[ICC.](#)

2.2.- Cláusulas ICC.

Ahora nos vamos a centrar en las pólizas del ILU que se ocupan de cubrir los riesgos que puedan sufrir las mercancías. Hay tres tipos de pólizas:



- ✓ **ICC-“A”:** Es la póliza que mayor cobertura ofrece ya que es considerada una póliza a todo riesgo. En esta póliza se recogen todos los riesgos de pérdida o daños sobre la cosa asegurada.

Se excluyen los daños por pérdida o gastos producidos por la conducta dolosa del asegurado. La pérdida ordinaria de peso o volumen, el desgaste ordinario, el embalaje inadecuado, el vicio inherente, el retraso, la insolvencia o insuficiencia financiera por parte de los armadores fletadores o de los operadores del buque, el uso de armas de guerra atómicas.

Estos conceptos se recogen en la cláusula general de exclusiones. A esta cláusula se añaden la de imposibilidad de navegación, inadecuación de los contenedores, la de exclusión de guerra y la de huelga.

- ✓ **ICC-“B”:** Es una póliza de cobertura media, en la que los riesgos cubiertos son: incendio o explosión, embarrancado o varado del buque, hundimiento o zozobrado, vuelco o descarrilamiento del medio de transporte terrestre, descarga de la mercancía en un puerto de arribada forzosa, terremoto, erupción volcánica o rayo, pérdidas o daños de los objetos asegurados causados por sacrificio de avería gruesa, echazón o arrastre por las olas, entrada de agua de mar, de lago o de río en la bodega del buque, contenedor, remolque o lugar de almacenaje, pérdida total de cualquier bulto que ha caído por la borda o durante las operaciones de carga o descarga y la cláusula de avería gruesa.

e excluyen los daños causados por terceros y los riesgos que no se contemplan en la póliza “A” ya que es de cobertura menor que ésta.

- ✓ **ICC-“C”:** En esta póliza, los riesgos cubiertos son iguales a los de la póliza “B”, pero se excluyen determinados riesgos como terremotos, erupciones volcánicas y rayos, arrastre por las olas, entrada de en la bodega del buque, en el medio de transporte, contenedor o en el lugar de almacenaje, pérdida total de cualquier bulto por caída de la borda o durante las operaciones de carga o descarga desde el buque o en él.

Esta póliza es la de menor cobertura de las tres.

Como has visto, en todas ellas se excluyen el dolo del asegurado o asegurada (intervención voluntaria del asegurado o asegurada en la producción del daño a la mercancía), también las pérdidas de peso o volumen normales, desgaste, embalaje y acondicionamiento inadecuados, vicio propio, demoras, insolvencias, radioactividad, guerra y huelgas (éstos dos últimos riesgos pueden cubrirse aparte).

En ningún caso el seguro de transporte internacional cubre las demoras (retrasos) debidas a causas imputables al transportista.



Autoevaluación

La cláusula C es la que mayor cobertura ofrece, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

No es correcto, inténtalo después de volver a repasar los contenidos.

Muy bien, efectivamente no es correcta, ya que la que mayor cobertura presenta es la A.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

2.3.- El seguro en el transporte marítimo.

Aunque en transporte internacional, lo habitual es la cobertura de las pólizas ICC, también existen otros tipos de pólizas que cubren los principales riesgos en el transporte marítimo.

Por lo general los principales **riesgos** que cubren estas pólizas son:



- ✓ Pérdida total, contribución a la avería gruesa y gastos de salvamento debidos a accidentes.
- ✓ Avería particular en los casos de naufragio, incendio, varada o abordaje.
- ✓ La mercancía sobre cubierta deberá ser declarada expresamente en la póliza y se asegura la pérdida total por accidente, contribución a la avería gruesa y arrastre por las olas.

De manera opcional y mediante pacto expreso, se puede asegurar:

- ✓ Robo parcial del contenido y derrames, roturas, incendio y robo sobre el muelle, falta de entrega de bultos, caída de bultos durante carga/descarga, oxidación, moho y vaho en bodega.
- ✓ Guerra, minas, motines, huelgas, sabotajes, etc.

De la misma forma que se asegura la mercancía, también se ha de asegurar el vehículo, en el caso del transporte marítimo, el buque. En este caso hablamos del **seguro de cascos**. Este tipo de seguro es de los más utilizados en la práctica en nuestro país.

El seguro de cascos puede tomar tres formas diferentes, en función del nivel de cobertura o los riesgos que garantiza:

- ✓ **Seguro sobre el buque**, que cubre tanto al casco como a los demás elementos que conforman el buque (maquinaria, aparejos, víveres y combustible).
- ✓ **Seguro sobre responsabilidad civil y su alcance**, se limita a los daños materiales causados a bienes de terceros.
- ✓ **Seguro sobre desembolsos y riesgos de buena llegada** que ampara los perjuicios derivados de la falta de explotación del buque.

Lo normal es que este seguro ampare los siguientes **riesgos**:

- ✓ Pérdida total, abandono, contribución a la avería gruesa y gastos de salvamento debido a naufragio, abordaje, varada e incendio.
- ✓ Averías particulares debidas exclusivamente a naufragio, varada, abordaje fortuito e incendio.
- ✓ Recurso de terceros por abordaje cuando el buque asegurado sea declarado

culpable de los daños.



Para saber más

El transporte marítimo es uno de los tipos de transporte que más peculiaridades presenta, en el tema de los seguros también. Por ejemplo un concepto que ha aparecido antes es el de la avería gruesa. ¿Sabes a qué se refiere? En el siguiente enlace podrás encontrar más información:

[Avería gruesa.](#)

2.4.- El seguro en el transporte terrestre.

Como sabes, el transporte terrestre puede ser por carretera o por ferrocarril.

En ambos casos existe un tipo de pólizas específicas de estos medios de transporte.



En estas pólizas, la compañía aseguradora se obliga a indemnizar los daños materiales que puedan sufrir las mercancías transportadas o el vehículo como consecuencia del mismo transporte, quedando excluidos los daños debidos a la propia naturaleza de los bienes asegurados (por ejemplo las mermas en calidad sufridas por productos perecederos).

Así, las **garantías** se resumen en:

- ✓ Incendio, rayo o explosión, excepto combustión espontánea.
- ✓ Accidentes por caída del vehículo, vuelco, colisión, lluvias tempestuosas, desprendimiento de tierras, etc.
- ✓ Pérdida total de la embarcación, contribución a la avería gruesa (daño intencionado para preservar de un mal mayor), abordaje, etc., durante el tránsito a bordo de embarcaciones a su paso por canales o estrechos.
- ✓ Accidentes de vuelo al aterrizar o despegar cuando sea un viaje complementario al transporte terrestre.
- ✓ Robo realizado en cuadrilla y a mano armada.

De manera opcional, se puede asegurar una cobertura ampliada, que supone la inclusión de daños producidos por mojadura, moho, vaho, roturas, derrame, carga y/o descarga, contacto con otros cargamentos, u otra causa similar; robo parcial del contenido y el extravío o falta de entrega de bultos enteros.



Para saber más

Ya hemos comentado en alguna ocasión a lo largo de esta unidad que cada compañía de seguros tiene sus propias pólizas, aunque en los aspectos generales todas son iguales, en los particulares difieren unas de otras. Por esta razón es conveniente que conozcas los aspectos generales. Además de lo que has estado viendo, puedes encontrar más información sobre el seguro de transporte terrestre en el siguiente enlace:

[Seguro de transporte terrestre.](#)



2.5.- El seguro en el transporte aéreo.

Este seguro tiene por objeto garantizar los riesgos propios de la navegación que afecten a la aeronave, mercancías y flete, así como las responsabilidades derivadas de los daños causados a terceros por la aeronave en tierra, agua o vuelo.

Además, como riesgos complementarios, puede incluir las pérdidas de explotación sufridas por un siniestro.

Asegura la mercancía transportada por vía aérea mediante la cobertura de accidentes de la aeronave por caída, vuelco colisión, incendio, etc.



Puede contratarse de forma opcional las coberturas por robo, roturas, derrames, mojaduras, oxidación, y otros riesgos análogos.

Debido al valor que pueden alcanzar los capitales a asegurar, es muy frecuente que su cobertura se proteja vía reaseguro.

Un reaseguro es el procedimiento de limitación de los riesgos que permite a una empresa aseguradora limitar o eliminar su responsabilidad sobre los riesgos suscritos, mediante la transferencia de una parte o el total de la responsabilidad a otra entidad aseguradora.

De la misma forma que en otros medios de transporte se asegura el camión o el buque, en el transporte aéreo también se puede (de hecho se hace) asegurar la aeronave. Es el **seguro de aeronaves**.

Esta cobertura abarca el aseguramiento de aeronaves, las responsabilidades en que pueda incurrir y su explotación, tanto en la aviación comercial como en la privada y de recreo. La cobertura abarca tanto pérdida o daños a la propia nave como consecuencia de un accidente, como los perjuicios ocasionados a terceros, tanto pasajeros como no pasajeros.

Las condiciones más frecuentemente utilizadas en el transporte aéreo son las ICC "Air", muy parecida en su estructura a la cláusula A del transporte marítimo, ya que también cubre todos los riesgos de pérdida o daño al objeto asegurado, con excepción de las exclusiones, que son prácticamente las mismas que en el transporte marítimo.



Para saber más

Hemos hablado en este punto del reaseguro, pero ¿sabes en qué consiste? En el siguiente enlace podrás encontrar más información sobre esta figura que se utiliza especialmente en el transporte aéreo:

[El reaseguro.](#)



2.6.- El seguro en el transporte multimodal.

En el transporte multimodal como ya sabes, intervienen diferentes modos de transporte de forma sucesiva o combinada.



Pero, ¿cómo se realizará el seguro?

Pues lo primero que tienes que recordar es que un tipo de transporte en el que aparece una figura muy importante, la del **Operador del Transporte Multimodal**.

Esta figura es la encargada de contratar el seguro, y por lo tanto será responsable de las relaciones con la entidad aseguradora en el caso en el que se haya negociado que sea su responsabilidad.

Además en cuanto a las coberturas del seguro, será las de cada uno de los transportes que conformen la multimodalidad, y además hay que dejar cubiertas las manipulaciones de la carga y los traslados y trasbordos de vehículos.

Lo normal es que se contrate con una sola compañía aseguradora todo el transporte, aunque también se puede recurrir a diferentes compañías siempre teniendo en cuenta el límite de responsabilidad de cada una de ellas.

Por lo tanto, en el transporte multimodal tenemos que remitirnos a lo que hemos visto para cada uno de los transportes anteriores de forma separada.



Reflexiona

No existe un tipo de seguro, cláusula o póliza que sea específica del transporte multimodal. Como has visto en este punto, la explicación la encontramos en que el transporte multimodal puede adoptar múltiples formas y formatos, y además no deja de ser un traslado de mercancías a través de diferentes medios de transporte.

Sin embargo, algunas entidades si que están estudiando la inclusión de pólizas estandarizadas para el transporte multimodal, pero ¿crees que es necesario un tipo de pólizas de este tipo?, o por el contrario ¿será una forma de maximizar los ingresos de las compañías aseguradoras a través de pólizas simples de contratar pero con una prima más elevada?

2.7.- Identificación de los riesgos asegurables y necesidades de cobertura.

Lo primero que debemos hacer es tener claro cuales son los riesgos que queremos asegurar.

Para ello tendremos que hacer un **análisis de nuestras necesidades**.

¿A qué nos referimos con análisis de las necesidades?



Pues es muy sencillo. En primer lugar tendremos que identificar si necesitamos un seguro para nuestros vehículos o para nuestras mercancías.

Dentro de cada uno de ellos tendremos que decidir que tipo de seguro se va a contratar: contra daños (el de mercancías) o responsabilidad civil (el obligatorio).

Pero claro, como bien sabes, dentro de cada uno de los tipos, los riesgos serán muy variados. Por ejemplo, para unas determinadas mercancías, hay que decidir si contratar el seguro básico o se ampliarán la cobertura a determinados riesgos que bien por el tipo de transporte, por el compromiso con nuestro cliente, o simplemente por política de la empresa, nos interesa cubrir.

Además en esta fase inicial de contratación, tendremos que buscar diferentes alternativas. Si alguna vez has tenido que contratar un seguro, posiblemente hayas buscado diferentes opciones, compañías aseguradoras, etc.

Efectivamente es muy importante buscar distintas alternativas, pero es fundamental que a la hora de realizar la comparación entre una compañía aseguradora y otra no solo nos fijemos en el precio o prima.

Es muy importante que se **comparen ofertas** teniendo en cuenta siempre los mismos riesgos, es decir la cobertura, pero además es fundamental que se compare la indemnización que supondría el hecho de que ocurra un siniestro.

Es decir, **primero identificar el tipo de seguro**, después **identificar los riesgos que deseamos cubrir**, y a la hora de comparar, además del **precio**, fijarnos en la **indemnización que ofrece cada una de las compañías** a las que hemos solicitado una oferta de seguro.



Para saber más

Seguro que ya eres consciente de que contratar un seguro es una labor que requiere de un tiempo, especialmente en esta parte de análisis en la que hay que tener claro lo que se quiere asegurar y cómo se quiere hacer. En el siguiente enlace encontrarás unos consejos que debemos tener en cuenta a la hora de contratar un seguro:

[Consejos para contratar un seguro.](#)

2.8.- El seguro en los incoterms.

Como seguro recuerdas, los incoterms, son unos términos de la Cámara de Comercio Internacional que recogen las condiciones en las que se entregarán las mercancías.

Estas condiciones hacen referencia tanto a la distribución de gastos entre comprador y vendedor, quién se encarga de realizar las gestiones en aduana, o hasta dónde llega la responsabilidad de cada una de las partes.



Entre los gastos, por supuesto, también figura el **seguro de las mercancías**.

Lo primero que tenemos que hacer es conocer cuales son cada uno de los incoterms, y después ver a quien corresponde la contratación y pago del seguro.

Para eso, es conveniente que recuerdes lo que vimos en el último apartado de la unidad cuatro de este módulo.

Como ya sabes, desde el 2010 existen 11 términos diferentes, que se agrupan en función del tipo de transporte:

- ✓ Cualquier medio de transporte: EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP y DDP.
- ✓ Transporte marítimos: FAS, FOB, CFR y CIF.

Cada uno de ellos determina a quién le corresponde la contratación y el pago de la prima del seguro:

- ✓ Le corresponde al vendedor en los términos CIP, DAT, DAP, DDP y CIF.
- ✓ Le corresponde al comprador en el resto de términos: EXW, FCA, CPT, FAS, FOB y CFR.

Es importante que además conozcas algunas características particulares relacionadas con el seguro de alguno de los términos anteriores.

Para conocer estas características pasa el ratón por cada uno de los elementos de la siguiente animación:

[Resumen textual alternativo](#)



Autoevaluación

¿Cuál de los siguientes incoterms es exclusivo del transporte marítimo?

- FCA.
- DAT.
- DAP.
- FOB.

No es correcta, inténtalo de nuevo.

Incorrecto, este término se utiliza en diferentes tipos de transporte.

No es la respuesta correcta, repasa y vuelve a intentarlo.

Muy bien, efectivamente el término FOB es uno de los incoterms exclusivos de transporte marítimo.

Solución

1. Incorrecto
2. Incorrecto
3. Incorrecto
4. Opción correcta

3.- Gestión del seguro.



Caso práctico

Gracias a **Ana**, **Pedro** ya tiene una buena información sobre las diferentes pólizas en cada medio de transporte, pero claro, necesita una última información.



Pedro le pide a **Alberto** que le ayude en la parte de contratación de la póliza y sobre todo, en cómo actuar en el caso de que ocurra una incidencia o siniestro.

Alberto se ha puesto a trabajar y está recopilando con la ayuda de **Ana** la información necesaria.

¿Qué tendrá que hacer una empresa para contratar un seguro? ¿En caso de siniestro qué pasos hay que seguir y qué plazos cumplir? ¿Cuál es el máximo de indemnización que se puede pedir? ¿En todos los medios de transporte la indemnización es la misma?

En los puntos anteriores has aprendido los aspectos más relevantes del seguro de mercancías cuando se realiza una operación de comercio internacional: conoces las características del seguro y del contrato de seguro, las diferentes pólizas según el medio de transporte utilizado, o cómo afecta el incoterms negociado a la hora de realizar la contratación del seguro.

Ahora es el momento de conocer como se realiza la contratación de una póliza, la documentación que se necesita, o qué hacer en caso de que se produzca un siniestro.

Vamos a ver estos aspectos en el último apartado de esta unidad.

3.1.- La contratación de la póliza.

A la hora de contratar la póliza, lógicamente tendrás que **comparar diferentes compañías** y optar por aquella que **mejor cobertura e indemnizaciones** ofrezca en **relación al precio o coste de la prima del seguro que hay que pagar**.



Para hacer esta comparación, y posteriormente realizar la contratación, nos regiremos por lo que has ido aprendiendo en esta unidad.

En primer lugar nos tenemos que preguntar qué **incoterm se ha negociado** para la operación, puesto que en función del mismo, seremos nosotros quién tengamos que contratar el seguro o será la otra parte, además de indicarnos el punto hasta el que se realiza la cobertura o transferencia del riesgo.

A continuación tendremos que reparar en el **tipo de transporte** que vamos a utilizar, como ya conoces cada tipo de transporte tiene unas características diferentes y por lo tanto también unas necesidades de cobertura de riesgos distintas.

Además cada uno de los transportes utilizará **pólizas y cláusulas distintas** según has visto al principio de esta unidad.

Por último tendremos que proporcionar a la entidad aseguradora una serie de datos relativos a la operación que necesitamos cubrir, es decir, **las características del traslado de las mercancías**:

- ✔ **Sobre las mercancías:** características de la mercancía y su naturaleza, peso, volumen, condiciones de la protección física de las mismas (embalaje, paletizado, etc.), si requiere de alguna condición particular (por ejemplo transporte bajo temperatura controlada) o el valor (indicando la moneda en la que está expresado).
- ✔ **Sobre el medio:** tipo de vehículo, propietario o armador.
- ✔ **Sobre el trayecto:** origen y destino, fecha de salida y de entrega, etc.

Además de todo esto hay que determinar el **tipo de póliza** que vamos a utilizar para cubrir el traslado: abierta, flotante, sobre volúmenes...

No se nos puede olvidar que lo que determinará la indemnización es el **valor de la mercancía**, y ese valor lo declaramos nosotros bajo nuestra propia responsabilidad. A este valor se le denomina **capital asegurado**.

Podemos decir, que el **capital asegurado** es el valor atribuido por el titular de un contrato de seguro a los bienes cubiertos por la póliza y cuyo importe es la **cantidad máxima** que la compañía aseguradora está obligada a pagar, en caso de siniestro.

Hay ocasiones en las que el capital asegurado no se corresponde con el valor real, bien porque el tomador o tomadora del seguro considera que es mayor, y en otras porque considera que es menor. En estos casos estamos hablando de **sobreseguro** (cuando es mayor) y de **infraseguro** (cuando es menor).

Pero aunque hayamos contratado un seguro sobre una mercancía por un valor superior al real, en caso de siniestro la compañía no nos pagará una indemnización superior al valor real, sin embargo si lo contratamos por un valor inferior, la compañía de seguros sólo indemnizará el daño causado en la misma proporción en la que aquella cubre el interés asegurado.

Por lo general, la contratación del seguro de mercancías en transporte internacional ha de realizarse en las condiciones FPA (libre de averías particulares), y cubrir el valor CIF, más un 10 %.



Para saber más

En este punto, y en general cuando hablamos del seguro, aparece el término de avería gruesa y el de avería particular. Para conocer más sobre este concepto, visita el siguiente enlace, seguro que te quedará muy claro:


[Las averías.](#)

3.2.- Actuación en caso de incidencia o siniestro.

Cuando ocurre un siniestro, como puedes imaginar, hay que acreditar o probar a la entidad aseguradora que dicho siniestro ha ocurrido y las circunstancias en las que ha ocurrido.



La acreditación o prueba de este tipo de siniestros se hará mediante la siguiente documentación:

- ✓ Copia de la  **hoja de ruta**, que permite acreditar por cuenta de quién viaja la mercancía.
- ✓ Copia del **alabarán de entrega**, que sirve para confirmar que la mercancía ha sufrido el siniestro durante el transporte y no una vez realizada la entrega. En este documento han de figurar las reservas por disconformidad que el destinatario de la mercancía haya realizado a la hora de la entrega, excepto en el caso de que la expedición sufra pérdida o avería total y la entrega no se efectúe (lógicamente en este caso no es necesario indicar la disconformidad).
- ✓ Presupuesto o **factura pro-forma**, que sirve para cuantificar el importe de la indemnización. En este documento se ha de reflejar las unidades, el tipo de mercancías debidamente descritas, el importe o valor de las mismas, etc.
- ✓ **Factura comercial**, es el documento que justifica que el cargo efectuado se ajusta a la pérdida real que ha sufrido el perjudicado sin que exista lucro por su parte. Nos referimos a las facturas del remitente hacia el consignatario correspondientes a la expedición de la mercancía siniestrada.
- ✓ **Certificado de averías**, que sirve para certificar la naturaleza de los daños, las causas, etc. Es un documento que se redacta exponiendo hechos, motivos y circunstancias que han dado lugar al siniestro.

FACTURA PROFORMA / PROFORMA INVOICE

REMITENTE
 Nombre: _____
 Contacto: _____
 Dirección: _____
 Teléfono: _____

DESTINATARIO
 Nombre: _____
 Contacto: _____
 Dirección (incluye código postal): _____
 Teléfono: _____

Código *	Descripción detallada de los bienes bien o bien (Enter volume in the column)	Cantidad por unidad	Valor unitario en USD	Valor total en USD
EMISOR EN VALOR COMERCIAL:				
NO COMERCIAL, VALOR VALOR EN COSTOS PROPRIOS				
Total (neto):		Total (USD)		
Pagar por:				

*Indicaciones importantes para el destinatario detallado en esta factura proforma es verificar la cantidad y que los contenidos de esta factura corresponden a los datos de la factura comercial. Este documento es un documento de referencia que no tiene validez legal.
 *Important notes: The information in this invoice is a pro-forma and does not constitute a contract. The recipient is advised to verify the quantity and contents of this invoice against the commercial invoice. This document is a reference document and does not have legal validity.

Fecha: _____
 Asignado: _____

En otros casos, lo que ocurre es que ha habido robo, hurto o expoliación, por lo que además habrá que presentar copia de la denuncia presentada ante la autoridad competente.

Lo que acabas de ver es la documentación más habitual en el transporte terrestre, pero cuando el transporte se ha realizado por otros medios (aéreo o marítimo), la documentación es algo diferente.

Así, en el caso de otros transportes se requerirá la documentación de contratación del transporte (conocimiento de embarque marítimo o aéreo), además de la lista de embarque (packing list) y la documentación específica de estos transportes.

Por ejemplo, en el caso de transporte marítimo será necesaria la “**protesta de mar**” que es un documento en el que el capitán del buque expresa las condiciones en las que se ha producido un siniestro (abordaje, naufragio, avería...) y en la que expone que queda exento, tanto él como la tripulación, de responsabilidad.

Afortunadamente las tecnologías de la información y la comunicación hoy día permiten la comunicación inmediata de cualquier siniestro, y además mediante Internet y con la ayuda de las aplicaciones informáticas enviar desde cualquier parte del mundo la documentación necesaria en formato imagen.



Para saber más

Hemos hablado en este punto de la protesta de mar. Realmente en ocasiones el lenguaje marítimo es muy específico y poco conocido. Para conocer un poco más sobre la protesta de mar visita el siguiente enlace:

[Protesta de mar.](#)

3.3.- Declaración e indemnización.

Si recuerdas cuando en la unidad cuatro hablábamos del contrato de transporte, también vimos una serie de plazos que existen para realizar la reclamación de indemnización en el caso de retraso o averías.

Vamos a ver, para cada uno de los tipos de transporte, cuáles son los límites de indemnización y el plazo para realizar la reclamación de dicha indemnización.



Antes de eso, hay que recordar que por lo general los seguros en comercio internacional cubren el riesgo o valor asegurado tanto en el caso de avería como en el caso de retraso.

Además, como ya viste en la unidad cuatro, en comercio internacional se establece como unidad de medida los derechos especiales de giro (DEG) también conocidos por sus siglas en inglés (SDR), que es una unidad de medida del fondo monetario internacional.

Plazos y límites de las indemnizaciones en el transporte internacional.

	Transporte por carretera	Transporte por ferrocarril	Transporte marítimo	Transporte aéreo
Plazo en el caso de avería o pérdida	En el momento de la entrega (si los daños son aparentes). 7 días después de la entrega (si los daños no son aparentes).	En el momento de la entrega (si los daños son aparentes). 7 días después de la entrega (si los daños no son aparentes).	En el momento de la entrega (si los daños son aparentes). 3 días después de la entrega (si los daños no son aparentes).	Antes de 14 días (aunque debe hacerse inmediatamente).
Plazo en el caso de retraso	21 días después de la entrega.	60 días después de la entrega.	No hay plazo.	Antes de 21 días (desde la puesta a disposición de

	Transporte por carretera	Transporte por ferrocarril	Transporte marítimo	Transporte aéreo
				la mercancía).
Plazo en el caso de retraso	21 días después de la entrega.	60 días después de la entrega.	No hay plazo.	Antes de 21 días (desde la puesta a disposición de la mercancía).
Indemnización máxima en caso de avería o pérdida	8,33 DEG por cada kilogramo de mercancía que falte.	17 DEG por cada kilogramo de mercancía que falte.	El mayor de los importes siguientes: 666,67 DEG por bulto o unidad o 2 DEG por kilogramo de peso bruto.	17 DEG por cada kilogramo de mercancía que falte.
Indemnización máxima en caso de retraso.	Precio del transporte.	El cuádruple del precio del transporte.	No se establece límite expreso.	17 DEG por cada kilogramo de mercancía que falte.











Para saber más



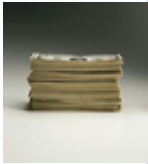
En este punto hemos hablado de los derechos especiales de giro. Para conocer mejor este tipo de activo que se utiliza en muchas ocasiones en el comercio internacional, visita el siguiente enlace:

[DEG.](#)

Anexo.- Licencias de recursos.

Licencias de recursos utilizados en la Unidad de Trabajo.

Recurso (1)	Datos del recurso (1)	Recurso (2)	Datos del recurso (2)
	Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.		Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.
	Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.		Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43. Presentación.
	Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.		Autoría: Photodisc. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V07.
	Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.		Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43. Imagen Ampliable.

	<p>Autoría: Photodisc. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V07. Imagen Ampliable.</p>		<p>Autoría: Photodisc. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V07. Imagen Ampliable.</p>
	<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>		