SURETY ONE, INC.

RALEIGH • SAN JUAN • ALCANCE NACIONAL

GUÍA PRÁCTICA DE LAS

FIANZAS OTI

Cada Clase de Fianza FMC Explicada

POR

C. Constantin Poindexter Salcedo

Fundador, Surety One, Inc.

Primera edición • Noviembre de 2026

Surety One, Inc. • P.O. Box 16451 • San Juan, PR 00908
+1 (800) 373-2804 • Underwriting@SuretyOne.com • SuretyOne.com
Portal de Clientes: OTI-Bonds.com/es

RESUMEN

Esta guía explica todas las fianzas que exige la Comisión Federal Marítima de Estados Unidos (FMC). Cubre la fianza de intermediario de transporte marítimo (OTI) del Formulario FMC-48 para agentes de carga marítima ($50,000), NVOCC ($75,000), empresas con ambas licencias ($125,000) y NVOCC extranjeros registrados ($150,000); el anexo opcional para China ($50,000); la fianza grupal OTI; y las fianzas de operadores de buques de pasajeros. También explica los requisitos de suscripción, el colateral, el costo, las reclamaciones bajo 46 CFR § 515.23, y la cancelación y el reemplazo, con un glosario y enlaces a las fuentes primarias.

CONTENIDO

PRÓLOGO DEL FUNDADOR 4

PARTE I: FUNDAMENTOS 5

- Qué es una fianza OTI 5
- Los montos de fianza de un vistazo 5
- NVOCC vs. Agente de Carga Marítima 6
- ¿Qué Fianza FMC Necesito? 8
- Formulario FMC-48: la Fianza OTI Explicada 10
- Licencia OTI y Registro ante la FMC 12

PARTE II: CLASES DE FIANZA 15

- Fianza de Agente de Carga Marítima 15
- Fianza NVOCC 17
- Fianza NVOCC y Agente de Carga Marítima 19
- Fianza de NVOCC Extranjero 20
- Anexo para China en la Fianza NVOCC 22
- Fianza Grupal OTI 24
- Fianza de Operador de Buques de Pasajeros 25

PARTE III: SUSCRIPCIÓN, COLATERAL Y VIDA DE LA FIANZA 28

- Requisitos de Suscripción de la Fianza OTI 28
- Colateral para Fianzas OTI 30
- Cuánto Cuesta una Fianza OTI 32
- Reclamaciones contra una Fianza OTI 34
- Cancelación y Reemplazo de la Fianza OTI 36
- La Fianza OTI en la Práctica: Notas de Campo 38

PARTE IV: PREGUNTAS Y RESPUESTAS 41

PARTE V: GLOSARIO 43

PARTE VI: ENLACES ÚTILES 47

COLOFÓN 50

PRÓLOGO DEL FUNDADOR

La fianza OTI es el documento menos vistoso del transporte marítimo, y uno de los pocos que puede cerrar una empresa en treinta días. Un agente de carga o un NVOCC puede tener clientes, contratos y carga en el agua, y aun así quedar fuera del negocio porque un formulario de una página en Washington fue cancelado y nadie lo reemplazó.

La mayoría de los intermediarios conoce la fianza como un renglón que alguien les entrega al final del trámite de licencia. Aprenden cómo funciona después: cuando una naviera presenta una reclamación, cuando la afianzadora envía un aviso de cancelación, o cuando un suscriptor le pide colateral a una empresa en Santo Domingo o en Shenzhen y nadie le ha explicado por qué.

Esta guía se escribió para arreglar eso. Cubre todas las fianzas que exige la Comisión Federal Marítima, clase por clase: el agente de carga marítima, el NVOCC, la empresa que es ambas cosas, el NVOCC extranjero que se registra sin licencia, el anexo opcional para el tráfico con China, la fianza grupal, y las dos fianzas que la Comisión exige a los operadores de buques de pasajeros. En cada una encontrará quién debe presentarla, el monto, el formulario, la norma, y lo que treinta años de suscripción me han enseñado a buscar.

También escribí sin rodeos sobre los dos temas que las afianzadoras prefieren dejar en la penumbra: el colateral y las reclamaciones. Al fiado extranjero probablemente se le pedirá colateral, y tiene derecho a saber por qué, en qué forma y cuándo se le devuelve. Todo fiado debe saber exactamente qué pasa en los 45 y 90 días después de que un reclamante le escribe a su afianzadora.

Léala de principio a fin, o vaya directo a su clase. De cualquier modo, al terminar sabrá qué se está garantizando, quién responde, y qué enviar cuando necesite una cotización.

C. Constantin Poindexter Salcedo
Fundador, Surety One, Inc.
San Juan, Puerto Rico

PARTE I: FUNDAMENTOS

Qué es una fianza OTI

Un intermediario de transporte marítimo (OTI, por sus siglas en inglés) es un **agente de carga marítima** (ocean freight forwarder) o un **transportista común que no opera buques (NVOCC)**. Bajo la Ley de Navegación (Shipping Act), ninguno puede operar en los tráficos de Estados Unidos sin tener prueba de responsabilidad financiera ante la Comisión Federal Marítima (FMC). Esa prueba es una fianza en el Formulario FMC-48.

La fianza es un contrato de tres partes. El OTI es el fiado. Estados Unidos, a través de la FMC, es el beneficiario. La afianzadora garantiza que embarcadores, navieras, camioneros y la propia Comisión puedan cobrar si las actividades de transporte del OTI causan daños, una orden de reparación o una multa civil. El OTI sigue obligado a reembolsar a la afianzadora todo lo que esta pague.

Sin fianza no hay negocio. La Comisión no emite la licencia ni da efecto al registro hasta recibir la fianza, y a las navieras se les prohíbe transportar carga de un NVOCC que no la tenga.

DATOS CLAVE

- **Agente de carga marítima:** $50,000 (46 CFR § 515.21(a)(1)).
- **NVOCC en EE. UU. o extranjero con licencia:** $75,000 (§ 515.21(a)(2)).
- **NVOCC extranjero registrado (sin licencia):** $150,000 (§ 515.21(a)(3)).
- **Agente de carga y NVOCC en una misma empresa:** ambos montos, $125,000 en total.
- **Anexo opcional para China:** suma $50,000 para NVOCC en el tráfico entre EE. UU. y China.
- **Fianza grupal:** lo que sea menor entre el monto de cada miembro o $3,000,000 en conjunto.
- **Afianzadora:** debe tener certificado de autoridad del Tesoro de EE. UU. (Circular 570).
- **Cancelación:** surte efecto 30 días después de que la FMC recibe el aviso por escrito.

Los montos de fianza de un vistazo

El monto lo fija el reglamento, no la afianzadora. Depende de lo que usted hace y de dónde tiene su sede la empresa.

Quién es usted	Monto de la fianza	Formulario	Norma
Agente de carga marítima en Estados Unidos	$50,000	FMC-48	46 CFR § 515.21(a)(1)
NVOCC en EE. UU., o NVOCC extranjero que opta por la licencia	$75,000	FMC-48	§ 515.21(a)(2)
Agente de carga y NVOCC en la misma empresa	$125,000	FMC-48	§ 515.21(a)(1) y (2)
NVOCC extranjero registrado, sin licencia	$150,000	FMC-48	§ 515.21(a)(3)
NVOCC en el tráfico entre EE. UU. y China, anexo opcional	+ $50,000	FMC-48A	§ 515.25(b), Apéndice E
Grupo o asociación de OTI	Hasta $3,000,000 en conjunto	FMC-69	§ 515.21(b)
Operador de buques de pasajeros, cumplimiento	110% del ingreso de pasajeros no devengado, con tope	FMC-132A	46 CFR § 540.5 y § 540.9(j)
Operador de buques de pasajeros, siniestros	Según las plazas de pasajeros	FMC-132B	46 CFR § 540.24

NVOCC vs. Agente de Carga Marítima

*Ambos son intermediarios de transporte marítimo, ambos necesitan licencia de la FMC y fianza, y los clientes usan las dos palabras como si fueran lo mismo. La ley no. Uno es **transportista** y el otro es **agente**.*

En resumen. La diferencia entre un **NVOCC y un agente de carga**: el NVOCC es un transportista que emite su propio conocimiento de embarque y presenta una fianza de $75,000, mientras que el agente de carga marítima es mandatario del embarcador y presenta una fianza de $50,000. Términos como conocimiento de embarque propio están en el glosario.

DATOS CLAVE

- **NVOCC:** transportista común que no opera buques (46 U.S.C. § 40102(17)). Fianza de $75,000.
- **Agente de carga marítima:** agente que despacha embarques y gestiona espacio para los embarcadores (§ 40102(19)). Fianza de $50,000.
- **La prueba:** ¿de quién es el conocimiento de embarque?
- **Tarifa:** se le exige al NVOCC, no al agente de carga.
- **Desde el exterior:** solo el papel de NVOCC está disponible sin una entidad en EE. UU.

Lado a lado

	NVOCC	Agente de carga marítima
Papel legal	Transportista común frente a su cliente, embarcador frente a la naviera	Mandatario del embarcador
Conocimiento de embarque	Emite su propio conocimiento de embarque (house bill of lading)	Prepara los documentos del embarcador. El conocimiento lo emite el transportista
Responsabilidad por la carga	Responsabilidad de transportista frente a su embarcador	Responde por sus propios errores como agente, no como transportista
Tarifa	Debe publicar una bajo 46 CFR Parte 520 y presentar el Formulario FMC-1	Ninguna
Cómo gana	El margen entre lo que cobra y lo que le paga a la naviera	Honorarios del embarcador y compensación de la naviera
Herramientas de fletes	Fletes de tarifa, acuerdos de flete negociado, acuerdos de servicio	No aplica
Dónde puede tener su sede	Estados Unidos o el exterior	Estados Unidos
Autorización de la FMC	Licencia, o registro si tiene sede en el exterior	Licencia
Fianza	$75,000, o $150,000 si está registrado	$50,000

Por qué la fianza del NVOCC es mayor

El transportista asume más que el agente. El NVOCC le promete al embarcador que la carga llegará, cobra el flete a nombre propio, y le debe flete a la naviera pague o no pague su cliente. Cada una de esas cosas es una manera de causarle pérdida a otro, y el monto de la fianza sigue a la exposición.

Cómo cobra el agente de carga, y sus límites

El agente de carga le cobra un honorario a su embarcador y además puede recibir compensación de la naviera. La naviera solo puede pagar cuando el agente certifica por escrito que tiene licencia y que en efecto reservó el espacio y preparó los documentos (46 U.S.C. § 40904). El agente no puede recibir compensación de la naviera en un embarque en el que tiene interés beneficiario, ni cobrar dos veces por el mismo servicio.

Una empresa, los dos papeles

Nada impide que una empresa sea ambas cosas, y muchas lo son. Entonces necesita ambas autorizaciones en su licencia y $125,000 de responsabilidad financiera. Lo que no puede hacer es actuar como transportista con licencia de agente de carga, ni lo contrario.

¿Cuál le conviene ser?

- Elija el papel de **agente de carga** si atiende exportadores que contratan directo con las navieras y quieren que les manejen la documentación y las reservas.
- Elija el papel de **NVOCC** si consolida carga, cotiza fletes todo incluido puerta a puerta o quiere controlar la relación con el cliente y el conocimiento de embarque.
- Elija **ambos** si su cartera tiene las dos clases de cliente.
- Si está fuera de Estados Unidos, el papel que tiene abierto es el de NVOCC. Vea la página de NVOCC extranjero.

Preguntas y respuestas

¿Un NVOCC es un agente de carga?

No en la ley de EE. UU. Ambos son intermediarios de transporte marítimo, pero el NVOCC es transportista común y el agente de carga es mandatario. Muchas empresas tienen licencia para ambas cosas.

¿Puede un agente de carga emitir un conocimiento de embarque?

El agente que emite su propio conocimiento de embarque como transportista está actuando como NVOCC y necesita autorización de NVOCC, tarifa y la fianza de $75,000.

¿Cuál fianza es más barata?

La de agente de carga es menor, $50,000. La prima depende de la suscripción, descrita en la página de costo.

¿Un agente de aduanas es un OTI?

No. Al agente de aduanas lo licencia CBP. Solo se convierte en OTI si además agencia carga marítima o actúa como NVOCC.

¿Qué Fianza FMC Necesito?

Dos hechos lo deciden: dónde tiene su sede la empresa, y si actúa como agente del embarcador o como transportista. Use el selector, o lea debajo las reglas de decisión.

En resumen. Qué fianza FMC necesita depende de dónde tiene su sede la empresa y de si actúa como agente o como transportista. La fianza FMC es de $50,000 para un agente de carga de EE. UU., $75,000 para un NVOCC, $125,000 para ambos y $150,000 para un NVOCC extranjero registrado. Cada una es una fianza en el Formulario FMC-48.

DATOS CLAVE

- **En Estados Unidos, solo agente:** fianza de agente de carga, $50,000.
- **En Estados Unidos, transportista:** fianza NVOCC, $75,000.
- **En Estados Unidos, ambos:** $125,000.
- **Fuera de Estados Unidos:** solo NVOCC. $150,000 si está registrado, $75,000 si tiene licencia.
- **Tráfico con China:** anexo opcional, + $50,000.

Las reglas de decisión en palabras claras

Si su empresa	Es	Fianza
está en Estados Unidos y reserva carga con navieras para embarcadores, sin emitir conocimiento de embarque propio	un agente de carga marítima	$50,000
está en Estados Unidos y emite su propio conocimiento de embarque	un NVOCC	$75,000
está en Estados Unidos y hace ambas cosas, según el embarque	ambos	$125,000
está fuera de Estados Unidos, emite su propio conocimiento de embarque y no tiene licencia de la FMC	un NVOCC registrado	$150,000
está fuera de Estados Unidos pero tiene licencia de la FMC por medio de una sucursal en EE. UU.	un NVOCC con licencia	$75,000
pertenece a una asociación que presenta por sus miembros	cubierta por una fianza grupal	A través del grupo
opera desde un puerto de EE. UU. un buque con 50 plazas de pasajeros o más	un operador de buques de pasajeros	Fijado por la FMC

La pregunta que resuelve casi todos los casos

¿De quién es el nombre que figura como transportista en el conocimiento de embarque? Si es el de la naviera y usted solo organizó el embarque, actuó como agente de carga. Si es el suyo, actuó como NVOCC, se llame como se llame su empresa. La página de comparación pone los dos papeles lado a lado.

Si ya tiene una fianza

Verifique que todavía corresponde a lo que usted hace. El agente de carga que empezó a emitir conocimientos de embarque propios necesita la autorización de NVOCC y los $75,000 adicionales antes del próximo embarque, no después de la primera reclamación. El NVOCC extranjero registrado que abre una sucursal en EE. UU. quizá pueda pasar a licencia y a una fianza de $75,000.

Fianzas que no maneja la FMC

Los corredores de carga terrestre y los agentes de carga terrestre presentan la fianza BMC-84 ante la FMCSA, tratada en FreightBrokerSurety.com. Los importadores, agentes de aduanas y transportistas internacionales presentan fianzas aduanales ante CBP, tratadas en Customs-Bonds.com. Muchos intermediarios necesitan una de esas además de la fianza FMC.

Preguntas y respuestas

Soy un operador logístico (3PL). ¿Necesito fianza FMC?

Solo si parte de lo que hace es agenciamiento de carga marítima o servicio de NVOCC en los tráficos exteriores de EE. UU. El almacenaje, el transporte terrestre y la logística doméstica no la exigen.

¿Puedo empezar con fianza de agente de carga y agregar NVOCC después?

Sí. Agregar la autorización de NVOCC exige un Formulario FMC-18 enmendado, una tarifa y los $75,000 adicionales de responsabilidad financiera.

¿El NVOCC que solo importa a Estados Unidos necesita la fianza?

Sí. El requisito cubre el transporte marítimo entre Estados Unidos y un país extranjero en cualquiera de los dos sentidos.

Formulario FMC-48: la Fianza OTI Explicada

Toda fianza OTI individual se emite en un único formulario prescrito. La afianzadora no puede cambiar su texto, y la Comisión rechaza la fianza incompleta o que no coincide con sus registros.

En resumen. El **Formulario FMC-48** es el formulario de fianza OTI prescrito por la Comisión Federal Marítima. Una afianzadora listada por el Tesoro lo firma por el agente de carga o el NVOCC y lo presenta por correo electrónico ante la Oficina de Certificación y Licencias. Los consejos de presentación están en las notas de práctica.

DATOS CLAVE

- **Prescrito por:** 46 CFR § 515.22(a) y Apéndice A de la Parte 515.
- **Afianzadora:** debe ser aceptable para el Secretario del Tesoro (Circular 570).
- **Se presenta:** por correo electrónico a la Oficina de Certificación y Licencias.
- **Formularios relacionados:** FMC-69 (fianza grupal), FMC-48A y FMC-69A (anexos para China).

Qué contiene el formulario

- **Las partes.** El OTI como fiado, la afianzadora, y Estados Unidos como beneficiario.
- **La capacidad.** Si el fiado opera como NVOCC o como agente de carga marítima.
- **La suma penal.** $50,000, $75,000 o $150,000 según la clase.

- **La condición.** La afianzadora paga sentencias y transacciones por daños derivados de actividades de transporte, órdenes de reparación y multas civiles, hasta la suma penal en conjunto.
- **La terminación.** Cualquiera de las partes puede terminar la fianza con aviso por escrito a la Comisión, con efecto 30 días después de recibido. La responsabilidad por hechos anteriores a esa fecha continúa.
- **La fecha de vigencia** y las firmas del fiado y de la afianzadora.

Qué verifica la Comisión

Las instrucciones de fianzas de la Comisión enumeran los puntos que deben estar correctos:

- la fianza está numerada por la afianzadora y marcada como fianza NVOCC o de agente de carga marítima;
- se indica el nombre legal exacto del fiado y cada nombre comercial, tal como aparecen en la solicitud de licencia o en el registro;
- se indican el monto de la fianza y la fecha de vigencia;
- han firmado tanto el OTI como la afianzadora; y
- se adjunta un poder vigente que autoriza al firmante de la afianzadora.

> *La causa habitual de demora es una diferencia entre el nombre en la fianza y el nombre en el Formulario FMC-18 o FMC-65. Envíenos el nombre exactamente como lo dio a la Comisión, con la puntuación y los nombres comerciales.*

Cómo se presenta la fianza

La prueba de responsabilidad financiera se presenta por correo electrónico ante el Director de la Oficina de Certificación y Licencias (§ 515.22(e)). La presentación indica el nombre del fiado, el nombre comercial, la dirección, el estado o país de constitución, y el nombre en letra de imprenta y el cargo del firmante. Nosotros presentamos la fianza por usted y le enviamos copia.

Anexos

Los cambios posteriores a la emisión se hacen por anexo: cambio de nombre, nuevo nombre comercial, cambio de dirección, la dirección de la sucursal en EE. UU. de un NVOCC extranjero con licencia, o la cobertura opcional para China. La afianzadora envía el anexo a la Comisión.

Otras formas de prueba

El reglamento también describe un seguro (Formulario FMC-67) y una garantía (Formulario FMC-68). La propia página del programa de la Comisión indica que la prueba aceptable está limitada actualmente a fianzas, y la fianza es el instrumento alrededor del cual funcionan las navieras, los embarcadores y la lista pública de la FMC.

Preguntas y respuestas

¿Puedo completar yo mismo el Formulario FMC-48?

El fiado lo firma, pero solo una afianzadora listada por el Tesoro puede firmarlo como fiadora, por medio de un apoderado con poder vigente.

¿La FMC necesita la fianza original en papel?

El reglamento dispone la presentación por correo electrónico ante la Oficina de Certificación y Licencias.

Licencia OTI y Registro ante la FMC

La fianza es una parte de una autorización más amplia. Esta página explica quién debe tener licencia, quién puede registrarse, qué pide la Comisión y en qué momento la fianza tiene que estar presentada.

En resumen. La **licencia OTI de la FMC** autoriza a operar a un agente de carga marítima o NVOCC con sede en EE. UU., y el NVOCC extranjero puede optar por el registro. Ninguno de los dos surte efecto hasta que la fianza OTI está presentada. Todo el proceso también está en la guía gratuita.

DATOS CLAVE

- **Licencia:** exigida a todo agente de carga y NVOCC con sede en EE. UU. (Formulario FMC-18).
- **Registro:** disponible para NVOCC con sede fuera de Estados Unidos (Formulario FMC-65).
- **Individuo calificador:** tres años de experiencia OTI.
- **Renovación:** cada tres años, sin tarifa de renovación.
- **Cambios:** se informan a la FMC dentro de 30 días.
- **Población:** más de 9,600 OTI, unos 5,100 de ellos con licencia en EE. UU.

Quién necesita qué

Empresa	Autorización	Fianza
Agente de carga marítima con sede en EE. UU.	Licencia	$50,000
NVOCC con sede en EE. UU.	Licencia, tarifa y Formulario FMC-1	$75,000
NVOCC extranjero, con licencia	Licencia, sucursal en EE. UU., tarifa y Formulario FMC-1	$75,000
NVOCC extranjero, registrado	Registro, tarifa, Formulario FMC-1 y agente en EE. UU.	$150,000

La solicitud de licencia

1. **Designe un individuo calificador.** Para un solicitante de EE. UU. es un oficial de la corporación, un socio, un miembro o gerente de una LLC, o el propietario único, con al menos tres años de experiencia OTI demostrable adquirida en Estados Unidos.
2. **Presente el Formulario FMC-18** electrónicamente y pague la tarifa por Pay.gov. La lista de tarifas de la Comisión indica el monto vigente.
3. **Gestione la fianza.** La Comisión revisa carácter y experiencia. Cuando está lista para emitir la licencia debe tener prueba válida de responsabilidad financiera, de modo que la fianza ya debería estar aprobada.
4. **Los NVOCC publican una tarifa** y presentan el Formulario FMC-1.

Registro para NVOCC extranjeros

El NVOCC cuyo asiento principal de negocios está fuera de Estados Unidos, y que no opta por la licencia, se registra con el Formulario FMC-65. El registro queda completo cuando la Comisión tiene el formulario, la fianza de $150,000 y el Formulario FMC-1. Dura tres años y se renueva por períodos iguales. Los detalles están en la página de NVOCC extranjero.

Renovaciones y cambios

Las licencias se renuevan cada tres años. El mes y el año los fijan los dos últimos dígitos del número de licencia, y la Comisión envía un aviso por correo electrónico unos 100 días antes. No hay tarifa. Los NVOCC extranjeros registrados renuevan con el Formulario FMC-65 en línea.

Informe los cambios dentro de 30 días. Un nuevo individuo calificador, un cambio de nombre o de nombre comercial, un cambio de estructura y la adición de autorización de NVOCC o de agente de carga exigen un Formulario FMC-18 enmendado. Un cambio de dirección exige un **anexo a la fianza** de parte de la afianzadora.

Cómo se pierde una licencia

Ninguna licencia o registro sobrevive sin prueba válida de responsabilidad financiera presentada (§ 515.26). Otras causas son violar la Ley de Navegación, no responder a un requerimiento legítimo de la Comisión, declaraciones falsas, no renovar y, para los NVOCC, no mantener una tarifa. La Comisión publica los cambios de estatus, y las navieras los consultan.

Preguntas y respuestas

¿Puedo solicitar la fianza antes de que la FMC apruebe mi licencia?

Sí, y debería hacerlo. La suscripción puede completarse con la solicitud en trámite para que la fianza se presente en cuanto la Comisión la pida.

¿Cuánto dura una licencia de la FMC?

Continúa mientras se renueve cada tres años y la fianza siga vigente.

¿Un agente de aduanas o un agente IATA necesita licencia de la FMC?

Solo si además actúa como agente de carga marítima o NVOCC en los tráficos de EE. UU. Las fianzas aduanales son otro programa, atendido en nuestro sitio hermano Customs-Bonds.com.

PARTE II: CLASES DE FIANZA

Fianza de Agente de Carga Marítima

*Todo agente de carga marítima (ocean freight forwarder) que opere en Estados Unidos necesita una licencia de la FMC y **US$50,000** de responsabilidad financiera registrada ante la Comisión. Esa prueba es una fianza en el Formulario FMC-48.*

En resumen. La **fianza de agente de carga marítima** es la fianza de $50,000 que un agente de carga de EE. UU. presenta ante la Comisión Federal Marítima en el Formulario FMC-48 para obtener y conservar su licencia OTI. La afianzadora paga las reclamaciones de transporte válidas hasta ese monto y el agente le reembolsa. Las respuestas breves a preguntas relacionadas están en las preguntas frecuentes.

DATOS CLAVE

- **Monto de la fianza:** $50,000 (46 CFR § 515.21(a)(1)).
- **Formulario:** FMC-48, marcado como fianza de agente de carga marítima.
- **Beneficiario:** Estados Unidos, a través de la Comisión Federal Marítima.
- **Licencia:** Formulario FMC-18, con un individuo calificador que tenga tres años de experiencia OTI en EE. UU.
- **Vigencia:** continua hasta que se cancele con 30 días de aviso a la FMC.

Quién es agente de carga marítima

La Ley de Navegación define al agente de carga marítima como la persona que, en Estados Unidos, despacha embarques desde Estados Unidos por medio de un transportista común, reserva o gestiona espacio para esos embarques por cuenta de los embarcadores, y tramita la documentación o realiza actividades relacionadas (46 U.S.C. § 40102).

El agente de carga es mandatario del embarcador. No emite su propio conocimiento de embarque como transportista ni asume responsabilidad de transportista por la carga. La empresa que hace eso es un NVOCC, y la que hace ambas cosas necesita ambas autorizaciones.

La licencia importa tanto en lo comercial como en lo legal. Una naviera solo puede pagar compensación de agente a un agente de carga con licencia y fianza (46 U.S.C. § 40904).

Qué garantiza la fianza

El Formulario FMC-48 hace responder a la afianzadora, hasta $50,000, por tres clases de obligación que surgen de las actividades de transporte del agente de carga:

- una sentencia, o una transacción alcanzada bajo el procedimiento de reclamaciones de 46 CFR § 515.23, por daños;
- una orden de reparación emitida por la Comisión bajo la Ley de Navegación; y

- una multa civil impuesta por la Comisión.

Los $50,000 son un límite agregado. Una vez que la afianzadora ha pagado esa suma entre todas las reclamaciones, la fianza queda agotada y debe reponerse para que la licencia continúe.

Cómo obtener la licencia y la fianza

1. Designe un individuo calificador: un oficial, socio, miembro o el propietario único, con al menos tres años de experiencia como intermediario de transporte marítimo en Estados Unidos.
2. Presente el Formulario FMC-18 en línea y pague la tarifa de solicitud.
3. Solicite la fianza mientras la Comisión revisa la solicitud. La suscripción no tiene que esperar la aprobación.
4. Cuando la Comisión esté lista para emitir la licencia, la afianzadora presenta la fianza firmada por correo electrónico ante la Oficina de Certificación y Licencias. No se emite licencia hasta que se recibe prueba válida de responsabilidad financiera (§ 515.25(a)).

Qué pide suscripción

Para una fianza de agente de carga de $50,000 pedimos la solicitud, un balance general actual y un estado de resultados del año en curso, su número de organización FMC si lo tiene, y copia de cualquier fianza existente. Los dueños aportan un estado financiero personal cuando la empresa tiene menos de $10,000,000 de capitalización. La lista completa está en la página de requisitos.

Mantener la fianza vigente

La fianza corre de forma continua. La prima se paga cada año. Si cambia el nombre legal, un nombre comercial o la dirección, la afianzadora debe presentar un anexo para que la fianza coincida con los registros de la Comisión. Si la fianza se cancela y no se reemplaza dentro de 30 días, la licencia se revoca. Vea cancelación y reemplazo.

Preguntas y respuestas

¿Un agente de carga que solo maneja carga aérea o terrestre necesita fianza FMC?

No. La fianza FMC aplica al agenciamiento de carga marítima en los tráficos exteriores de EE. UU. Los corredores de carga y los agentes de carga terrestre están regulados por la FMCSA y presentan otra fianza.

¿Puede una empresa extranjera tener licencia de agente de carga marítima?

La definición cubre a personas que operan en Estados Unidos. Una empresa extranjera que quiere organizar transporte marítimo hacia o desde Estados Unidos desde el exterior normalmente lo hace como NVOCC.

¿Las sucursales necesitan su propia fianza?

Cada entidad constituida por separado que presta servicios OTI necesita su propia licencia y fianza, aunque varias compartan un nombre comercial (§ 515.21(c)). La norma vigente no fija un monto adicional para las sucursales no incorporadas de un agente con licencia.

Fianza NVOCC

*Un transportista común que no opera buques (NVOCC) vende transporte marítimo bajo su propio conocimiento de embarque sin operar el buque. Para hacerlo en los tráficos de EE. UU. debe presentar **US$75,000** de responsabilidad financiera ante la FMC, en el Formulario FMC-48.*

En resumen. La **fianza NVOCC** es la fianza de $75,000 que un transportista común que no opera buques presenta ante la Comisión Federal Marítima en el Formulario FMC-48. Sin la fianza NVOCC y una tarifa publicada, las navieras no pueden transportar la carga del NVOCC. Los términos poco familiares están definidos en el glosario.

DATOS CLAVE

- **Monto de la fianza:** $75,000 (46 CFR § 515.21(a)(2)).
- **Aplica a:** NVOCC con sede en EE. UU. y NVOCC extranjeros que eligen la licencia.
- **También se requiere:** licencia de la FMC, tarifa publicada y Formulario FMC-1.
- **Opcional:** un anexo para China de $50,000 en el Formulario FMC-48A.
- **Cumplimiento:** las navieras no pueden transportar carga de un NVOCC sin tarifa y sin fianza (§ 515.27).

Qué convierte a una empresa en NVOCC

Un NVOCC es un transportista común que no opera los buques con los que se presta el transporte marítimo, y que es embarcador en su relación con el transportista marítimo (46 U.S.C. § 40102). En la práctica compra espacio a las navieras, lo revende a sus propios clientes, emite un conocimiento de embarque propio (house bill of lading) y asume la responsabilidad de transportista por la carga.

Esa condición de transportista explica que la fianza sea mayor que la del agente de carga. El NVOCC se ofrece al público, publica sus fletes en una tarifa y debe a sus embarcadores los deberes de un transportista común.

Las tres cosas que la FMC necesita antes de que usted opere

1. **Una licencia.** Los NVOCC con sede en EE. UU. solicitan con el Formulario FMC-18, con un individuo calificador que tenga tres años de experiencia OTI en EE. UU.
2. **Una tarifa.** El NVOCC publica sus fletes y reglas bajo 46 CFR Parte 520 y registra la ubicación de la tarifa en el Formulario FMC-1.

3. **Una fianza.** La afianzadora presenta el Formulario FMC-48 por $75,000, marcado como fianza NVOCC, ante la Oficina de Certificación y Licencias.

Con las tres cosas en regla, la empresa aparece en la lista pública de OTI con licencia y fianza de la Comisión, que es donde las navieras verifican antes de aceptar una reserva.

Qué paga la fianza

La fianza responde por daños que surgen de las actividades de transporte del NVOCC, por reparaciones ordenadas por la Comisión y por multas civiles. Los reclamantes típicos son embarcadores con reclamos de carga o de reembolso, navieras a las que se les debe flete y camioneros a quienes se les debe el tramo terrestre de un movimiento puerta a puerta. El procedimiento, con sus plazos de 45 y 90 días, está en la página de reclamaciones.

NVOCC extranjeros con licencia

Un NVOCC extranjero puede optar por la licencia en lugar del registro. Debe abrir una sucursal no incorporada en Estados Unidos, calificarla ante el estado y designar un individuo calificador. Su fianza es de $75,000 y lleva un anexo con la dirección de la sucursal en EE. UU. La alternativa, el registro con fianza de $150,000, se describe en la página de NVOCC extranjero.

Qué pide suscripción

La solicitud, un balance general actual y un estado de resultados del año en curso, su número de organización FMC y los años que ha operado con fianza, y copia de la fianza más reciente con sus condiciones de prima y colateral. Los dueños agregan un estado financiero personal cuando la empresa tiene menos de $10,000,000 de capitalización. Los detalles están en la página de requisitos.

Preguntas y respuestas

¿Cuál es la diferencia entre un NVOCC y un agente de carga?

El agente de carga organiza el transporte como mandatario del embarcador. El NVOCC es él mismo transportista: emite su propio conocimiento de embarque y responde ante el embarcador por la carga. La fianza del agente es de $50,000 y la del NVOCC de $75,000.

¿La fianza de $75,000 cubre la pérdida de la carga?

Puede responder por una sentencia o transacción por daños derivados de actividades de transporte, lo que puede incluir un reclamo de carga. No es un seguro de carga. El NVOCC debe reembolsar a la afianzadora todo lo pagado.

¿Una sola fianza puede cubrir mi NVOCC y mi licencia de agente de carga?

La empresa con ambas autorizaciones debe acreditar responsabilidad financiera por cada una: $75,000 como NVOCC y $50,000 como agente de carga. Vea la página de fianza combinada.

Fianza NVOCC y Agente de Carga Marítima

Muchos intermediarios actúan como transportista en un embarque y como agente en el siguiente. La empresa con licencia en ambas capacidades debe acreditar responsabilidad financiera por cada una: ***$75,000 como NVOCC y $50,000 como agente de carga, $125,000 en total****.*

En resumen. La **fianza NVOCC y agente de carga** son $125,000 de responsabilidad financiera ante la FMC para la empresa con licencia en ambas capacidades: una fianza NVOCC de $75,000 y una fianza de agente de carga marítima de $50,000. ¿No está seguro de necesitar ambas? Use el selector de fianza.

DATOS CLAVE

- **Responsabilidad financiera total:** $125,000.
- **Norma:** 46 CFR § 515.21(a)(1) y (a)(2), cada una aplicable a la capacidad en que opera la empresa.
- **Formulario:** FMC-48. La fianza se marca para indicar si cubre la actividad de NVOCC o la de agente de carga.
- **Para agregar la segunda autorización:** un Formulario FMC-18 enmendado.

Por qué dos montos

El reglamento no ofrece descuento por tener ambas autorizaciones. El párrafo (a)(1) exige $50,000 a toda persona que opere como agente de carga marítima, y el párrafo (a)(2) exige $75,000 a toda persona que opere como NVOCC. La empresa que hace ambas cosas cae bajo los dos párrafos.

Las instrucciones de fianzas de la Comisión añaden que cada fianza es numerada por la afianzadora y marcada para indicar si es de NVOCC o de agente de carga marítima. Nosotros emitimos los instrumentos en la forma que la Oficina de Certificación y Licencias exige a un titular de doble licencia y los presentamos juntos.

Cuándo conviene la doble licencia

- Usted emite conocimientos de embarque propios para carga consolidada, pero también reserva directo con navieras como agente de embarcadores grandes.
- Quiere cobrar compensación de agente a las navieras en los embarques de agencia.
- Sus clientes piden responsabilidad de transportista puerta a puerta en unas rutas y simple servicio documental en otras.

Si tiene una sola autorización y empieza a actuar en la otra capacidad, está operando sin licencia para esa actividad. La autorización adicional se agrega con un Formulario FMC-18 enmendado, y la fianza adicional debe estar presentada antes de usar la nueva autorización.

Suscripción de un expediente de $125,000

Los documentos son los mismos que para una sola autorización, descritos en la página de requisitos. Como la exposición total es mayor, el estado financiero pesa más, y preguntamos cómo se divide el negocio entre trabajo de transportista y de agencia.

Las reclamaciones no se cruzan

La reclamación que surge de la conducta de la empresa como transportista se presenta contra la fianza NVOCC, y la que surge de su conducta como agente, contra la fianza de agente de carga. El procedimiento de reclamaciones es el mismo para ambas.

Preguntas y respuestas

¿Los $125,000 se emiten como una fianza o como dos?

La Comisión lleva la responsabilidad financiera por capacidad, y el Formulario FMC-48 se marca para una o la otra. Preparamos y presentamos lo que la Oficina de Certificación y Licencias exige para su licencia, con una sola suscripción y una sola solicitud.

¿Puedo agregar el anexo para China a una presentación combinada?

Sí. El anexo opcional para China se adhiere a la fianza NVOCC y suma $50,000 para ese fin.

Fianza de NVOCC Extranjero

Un NVOCC cuyo asiento principal de negocios está fuera de Estados Unidos puede servir los tráficos de EE. UU. sin licencia si se registra ante la FMC. El precio de esa comodidad es una fianza mayor: ***US$150,000****.*

En resumen. La **fianza de NVOCC extranjero** es la fianza de $150,000 que se exige al NVOCC con sede fuera de Estados Unidos que se registra ante la Comisión Federal Marítima sin obtener licencia. La afianzadora de EE. UU. normalmente le pedirá colateral al NVOCC extranjero. Los consejos prácticos para fiados extranjeros están en las notas de práctica.

DATOS CLAVE

- **Monto de la fianza:** $150,000 (46 CFR § 515.21(a)(3)).
- **Registro:** Formulario FMC-65, vigente por tres años y renovable.
- **También se requiere:** tarifa, Formulario FMC-1 y un agente en EE. UU. para recibir emplazamientos (§ 515.24).
- **Alternativa:** obtener licencia con sucursal en EE. UU. y presentar $75,000.
- **Colateral:** Surety One generalmente lo exige a los fiados no estadounidenses.
- **Escala:** más de 4,400 NVOCC extranjeros están registrados ante la FMC.

Dos rutas para un NVOCC no estadounidense

	Registro	Licencia
Monto de la fianza	$150,000	$75,000, con anexo que indica la dirección de la sucursal en EE. UU.
Trámite ante la FMC	Formulario FMC-65	Formulario FMC-18
Presencia en EE. UU.	Un agente residente para recibir emplazamientos	Una sucursal no incorporada en EE. UU., calificada ante el estado
Individuo calificador	No se requiere	Un oficial con tres años de experiencia OTI en los tráficos de EE. UU.
Renovación	Cada tres años	Cada tres años

La mayoría de los NVOCC extranjeros se registra. La Comisión informa de más de 4,400 NVOCC extranjeros registrados, la gran mayoría en la República Popular China, y muy pocos que hayan elegido la ruta de la licencia.

Cómo funciona el registro

1. Envíe por correo electrónico el Formulario FMC-65 completo a la Comisión.
2. Publique una tarifa y presente el Formulario FMC-1. La mayoría de los registrantes usa un publicador de tarifas.
3. Haga que la afianzadora presente el Formulario FMC-48 por $150,000.
4. Designe a una persona en Estados Unidos como agente legal para recibir emplazamientos, e indique la designación en la tarifa.

El registro no surte efecto, y ninguna carga puede moverse, hasta que la Comisión tenga la fianza y el Formulario FMC-1 (§ 515.19 y § 515.25(a)(2)). El NVOCC registrado responde estrictamente por los actos y omisiones de sus empleados y agentes dondequiera que se encuentren.

Por qué la fianza es el doble

El registrante no ha pasado por el proceso de licencia. La Comisión no ha examinado su experiencia ni su carácter, y puede que no tenga oficina, personal ni activos al alcance de un tribunal de EE. UU. La fianza mayor es lo que respalda sus obligaciones frente a embarcadores y navieras de EE. UU.

Colateral para fiados extranjeros

Los mismos hechos determinan la suscripción. Si la afianzadora paga una reclamación, tiene que recobrar de una empresa cuyos activos están en el exterior. Por eso Surety One generalmente exige colateral a las empresas chinas y a la mayoría de las demás empresas no estadounidenses, en efectivo o con carta de crédito irrevocable.

Hacemos una excepción con la empresa muy grande: cotizada en bolsa, de tamaño considerable y con una calificación formidable de Fitch o de una agencia comparable. Si eso describe a su grupo, dígalo en la solicitud e incluya la calificación. La página de colateral explica los instrumentos que aceptamos y cuándo se devuelve el colateral.

Qué debe enviarnos

- La solicitud, con la Comisión Federal Marítima como beneficiario y la clase de NVOCC registrado seleccionada.
- Un balance general actual y un estado de resultados del año en curso, en inglés o con traducción.
- Su número de organización FMC y los años que ha operado con fianza FMC.
- Copia de su fianza más reciente y de sus condiciones actuales de prima y colateral.
- El nombre de su agente en EE. UU. y una descripción de sus oficinas o activos en EE. UU., si los tiene.

Preguntas y respuestas

¿Puede un NVOCC chino obtener una fianza FMC de una afianzadora de EE. UU.?

Sí. Surety One emite fianzas de $150,000 para NVOCC registrados en China y en otros países. Generalmente se exige colateral, salvo que el solicitante sea una empresa muy grande, cotizada en bolsa y con una calificación crediticia sólida.

¿Sale más barato obtener licencia y presentar $75,000?

El monto de la fianza es la mitad, pero la licencia exige una sucursal en EE. UU., calificación estatal y un individuo calificador con tres años de experiencia en los tráficos de EE. UU. Para la mayoría de los NVOCC extranjeros el registro es más sencillo.

¿El anexo para China aplica a un NVOCC extranjero?

El anexo opcional se creó para que los NVOCC con licencia de la FMC pudieran cumplir la regla china de responsabilidad financiera sin un depósito en efectivo en China. Si le sirve a una empresa en particular es una cuestión de derecho chino.

¿Qué pasa si un NVOCC registrado deja caducar su fianza?

El registro queda sin efecto automáticamente, la empresa sale de las listas de la FMC y las navieras ya no pueden transportar su carga. Vea cancelación.

Anexo para China en la Fianza NVOCC

*Los NVOCC que sirven el tráfico entre Estados Unidos y la República Popular China pueden agregar un anexo opcional a su fianza FMC. El anexo pone **US$50,000** adicionales a disposición para multas y sanciones impuestas por el gobierno chino.*

En resumen. El **anexo para China de la fianza NVOCC** es una adición opcional de $50,000 a la fianza NVOCC, presentada en el Formulario FMC-48A. Está disponible para pagar multas

y sanciones que el gobierno chino imponga a un NVOCC en el tráfico entre EE. UU. y China. Otros términos están definidos en el glosario.

DATOS CLAVE

- **Monto del anexo:** $50,000, adicionales a la fianza NVOCC.
- **Formularios:** FMC-48A para una fianza individual, FMC-69A para una fianza grupal.
- **Norma:** 46 CFR § 515.25(b) y Apéndices E y F de la Parte 515.
- **Cubre:** multas y sanciones bajo la ley china por actividades en el tráfico entre EE. UU. y China.
- **Voluntario:** la FMC lo acepta como una facilidad y no lo exige.

De dónde viene el anexo

China exige a los NVOCC que operan en sus tráficos demostrar responsabilidad financiera, tradicionalmente con un depósito en efectivo en un banco chino. Bajo el acuerdo marítimo de 2003 entre ambos países, China aceptó, en lugar de ese depósito, una licencia de la FMC junto con responsabilidad financiera equivalente a RMB 800,000.

La fianza NVOCC de $75,000 no alcanzaba esa cifra, de modo que en 2004 la Comisión creó un anexo opcional por la diferencia. Primero se fijó en $21,000. Al apreciarse el renminbi la suma se quedó corta, y la Comisión elevó el anexo a **$50,000 con efecto el 23 de noviembre de 2012**, para un total de $125,000.

Qué cubre el anexo y qué no

El anexo es un fondo separado. Está disponible para pagar multas y sanciones impuestas por el gobierno chino por actividades en el tráfico entre EE. UU. y China. Un pago bajo el anexo no reduce la fianza de $75,000, y la fianza principal no está disponible para las sanciones chinas.

> *La Comisión acepta el anexo como un servicio a la industria. No interpreta los requisitos de China. Las preguntas sobre lo que aceptará el Ministerio de Transporte corresponden a ese Ministerio o a su abogado en China.*

Presentación y cancelación

La afianzadora presenta el Formulario FMC-48A como anexo al Formulario FMC-48 existente. Cancelar la fianza principal cancela el anexo con ella, pero el anexo puede cancelarse por separado sin afectar la fianza.

Suscripción del anexo

Para un NVOCC que ya afianzamos, agregar el anexo es una solicitud breve de endoso. Para una cuenta nueva el anexo se suscribe junto con la fianza: una solicitud, un estado financiero, una decisión sobre $125,000 de exposición total.

Preguntas y respuestas

¿El anexo para China es obligatorio?

No. Es opcional. Un NVOCC que no sirve el tráfico con China, o que cumple el requisito chino de otra manera, no lo necesita.

¿El anexo sigue siendo de $21,000?

No. La cifra de $21,000 data de 2004. La Comisión aumentó el anexo a $50,000 con efecto el 23 de noviembre de 2012.

¿Una fianza grupal puede llevar el anexo?

Sí. El Formulario FMC-69A pone $50,000 a disposición por cada NVOCC miembro del grupo que elija la opción.

Fianza Grupal OTI

Un grupo o asociación de intermediarios de transporte marítimo puede asumir la responsabilidad financiera de sus miembros y presentar una sola fianza en el ***Formulario FMC-69****. La norma limita la obligación del grupo a* ***US$3,000,000 en conjunto****.*

En resumen. La **fianza grupal OTI** es una sola fianza en el Formulario FMC-69 con la que una asociación garantiza la responsabilidad financiera ante la FMC de sus agentes de carga y NVOCC miembros, con un tope de $3,000,000 en conjunto. Hay más respuestas breves en las preguntas frecuentes.

DATOS CLAVE

- **Norma:** 46 CFR § 515.21(b) y § 515.22(d).
- **Formulario:** FMC-69, con miembros que se agregan y se retiran por lista.
- **Monto:** lo que sea menor entre el monto exigido a cada miembro o $3,000,000 en conjunto.
- **Momento:** cada miembro debe estar identificado ante la FMC antes de prestar servicios OTI.
- **Anexo:** el FMC-69A agrega la cobertura opcional para China a los miembros que la quieran.

Cómo funciona una fianza grupal

La asociación es el fiado. La fianza nombra a la Comisión como beneficiario e identifica en una lista a cada intermediario cubierto. Un reclamante con una reclamación válida contra un miembro procede contra la fianza grupal igual que lo haría contra el FMC-48 propio del miembro.

La aritmética es sencilla. Sume lo que cada miembro debería por su cuenta: $50,000 por agente de carga, $75,000 por NVOCC, $150,000 por NVOCC extranjero registrado. Si el total es menor de $3,000,000, ese es el monto de la fianza. Si es mayor, la fianza es de $3,000,000.

Deberes que la norma impone al grupo

- Presentar la fianza grupal identificando a cada OTI cubierto antes de que ese OTI preste servicio.
- Entregar a la Comisión una lista de miembros y notificar los cambios dentro de 30 días.
- Aportar una muestra de cada tipo de cobertura que usen los miembros.
- Asegurar que las reclamaciones puedan presentarse en Estados Unidos contra la afianzadora.
- Obtener cada año prueba válida de la cobertura de cada miembro.

Quién usa fianzas grupales

Las presentaciones grupales las usan sobre todo asociaciones de NVOCC extranjeros, donde un gremio nacional o un operador de red gestiona la cobertura de muchos miembros pequeños a la vez. El miembro obtiene acceso a los tráficos de EE. UU. sin negociar su propia fianza. La asociación asume un riesgo de crédito real por cada miembro.

Cómo suscribimos un grupo

Una fianza grupal se emite sobre la fortaleza de la asociación: su balance, sus normas de admisión, cómo supervisa a los miembros y qué garantías les exige. Pedimos los estados financieros de la asociación, su contrato de membresía, la lista de miembros con números de organización FMC y su historial de reclamaciones. Las asociaciones con sede fuera de Estados Unidos deben esperar condiciones de colateral.

Preguntas y respuestas

¿El miembro de un grupo necesita además su propio FMC-48?

No. El miembro identificado en la lista de la fianza grupal cumple el requisito de responsabilidad financiera a través del grupo mientras permanezca en la lista.

¿Qué pasa cuando un miembro sale del grupo?

La afianzadora presenta una lista que retira al miembro. Si el miembro no presenta su propia fianza antes de que el retiro surta efecto, su licencia se revoca o su registro termina.

Fianza de Operador de Buques de Pasajeros

*El otro programa de fianzas de la FMC protege a los pasajeros de cruceros. El operador de un buque con plazas para **50 pasajeros o más** que embarca en un puerto de EE. UU. necesita dos certificados, y una fianza puede respaldar cada uno.*

En resumen. La **fianza de operador de buques de pasajeros** es la fianza que un operador de cruceros presenta ante la Comisión Federal Marítima. El Formulario FMC-132A garantiza los reembolsos si el viaje no se realiza, y el Formulario FMC-132B garantiza la responsabilidad por muerte o lesiones. Para conversar sobre un expediente, contacte a suscripción.

DATOS CLAVE

- **Ley y reglamento:** 46 U.S.C. Capítulo 441 y 46 CFR Parte 540.
- **Fianza de cumplimiento:** Formulario FMC-132A, para reembolsos si el viaje no se realiza.
- **Fianza de siniestros:** Formulario FMC-132B, por responsabilidad por muerte o lesiones.
- **Monto de cumplimiento:** al menos 110% del mayor ingreso de pasajeros no devengado de los dos años fiscales anteriores, sujeto a un tope que la FMC indica actualmente en $32 millones.
- **Solicitud:** Formulario FMC-131, al menos 60 días antes de ofrecer pasajes o de que el buque zarpe.

Dos certificados, dos fianzas

Cumplimiento. Antes de gestionar, ofrecer, anunciar o proveer pasaje desde un puerto de EE. UU., el operador debe tener un Certificado (Cumplimiento). El certificado demuestra que hay dinero disponible para reembolsar a los pasajeros si el transporte no se realiza. La norma considera no realizado el viaje cuando se cancela o se retrasa tres días o más y el pasajero rechaza la alternativa.

Siniestros. Antes de embarcar pasajeros el operador también debe tener un Certificado (Siniestros), que demuestra que puede responder por muerte o lesiones de pasajeros y otras personas en el viaje.

Sin ambos certificados se le niega el despacho al buque.

Cómo se fijan los montos

El monto de cumplimiento no es menor del 110% del ingreso de pasajeros no devengado del operador en la fecha, dentro de los dos años fiscales más recientes, en que ese ingreso fue más alto (46 CFR § 540.5). El ingreso no devengado es el dinero recibido por viajes aún no realizados. El monto tiene un tope, que se ajusta por inflación cada dos años (§ 540.9(j)). El operador también puede afianzar un solo viaje, por el ingreso bruto de pasajeros de ese viaje.

El monto de siniestros sigue el tamaño del buque más grande (§ 540.24):

Plazas de pasajeros	Monto por plaza
Primeras 500	$20,000
501 a 1,000	$15,000
1,001 a 1,500	$10,000
Más de 1,500	$5,000

Cómo reclama un pasajero

El pasajero primero pide el reembolso al operador según el procedimiento publicado por este. Si la reclamación se niega, o no se resuelve en 180 días, el pasajero puede reclamar contra la fianza. La responsabilidad de la afianzadora frente a cada pasajero no puede exceder lo que ese pasajero pagó.

Suscripción y colateral

Son obligaciones grandes que responden ante la insolvencia del operador, de modo que se suscriben con estados financieros auditados, datos de flota y de reservas, y la estructura de capital del operador. Cada expediente se maneja por presentación individual. El colateral es común, y para fianzas de más de $5,000,000 pueden aceptarse valores del Tesoro de EE. UU. junto con efectivo y cartas de crédito. Vea colateral.

La fianza puede terminarse con aviso por escrito, con efecto 30 días después de que la Comisión lo reciba, pero no mientras un viaje esté en curso.

Preguntas y respuestas

¿Los cruceros fluviales y costeros necesitan estas fianzas?

El criterio es tener plazas en literas o camarotes para 50 pasajeros o más y embarcar en un puerto de EE. UU. El buque que lo cumple queda cubierto cualquiera que sea su itinerario.

¿La fianza de buques de pasajeros es una fianza OTI?

No. Es un programa separado de la FMC bajo la Parte 540. La incluimos aquí porque es la otra clase de fianza de la Comisión y los operadores suelen preguntarla en la misma conversación.

PARTE III: SUSCRIPCIÓN, COLATERAL Y VIDA DE LA FIANZA

Requisitos de Suscripción de la Fianza OTI

Una fianza FMC es crédito, no seguro. La afianzadora no espera pérdida, de modo que la pregunta del suscriptor es si la empresa puede y quiere pagar sus propias obligaciones. Estos son los documentos que la responden.

En resumen. Para suscribir una **fianza OTI**, Surety One pide una solicitud de fianza con la Comisión Federal Marítima como beneficiario, el estado financiero actual de la empresa, su número FMC y su historial de fianzas, y los estados financieros personales de los dueños cuando la capitalización es menor de $10,000,000. Las preguntas van a la mesa de suscripción.

DATOS CLAVE

- **Beneficiario en la solicitud:** Federal Maritime Commission.
- **Finanzas:** balance general actual y estado de resultados del año en curso.
- **Estado financiero personal de los dueños:** requerido con menos de $10,000,000 de capitalización.
- **Solicitantes no estadounidenses:** generalmente se exige colateral.
- **Dónde enviarlo:** la solicitud en línea o Underwriting@SuretyOne.com.

El expediente que pedimos

1. **Una solicitud de fianza** con la Comisión Federal Marítima como beneficiario y la clase de fianza que corresponde a su licencia: agente de carga marítima $50,000, NVOCC en EE. UU. o extranjero con licencia $75,000, o NVOCC extranjero sin licencia $150,000.
2. **El estado financiero del solicitante:** un balance general actual y un estado de resultados del año en curso.
3. **Su número de NVOCC u OTI** y los años que ha operado con fianza FMC.
4. **Copia de su fianza más reciente** y de sus condiciones actuales de prima y colateral.
5. **Un estado financiero personal de los dueños** cuando la empresa solicitante tiene menos de $10,000,000 de capitalización.

Formularios para descargar

Solicitud de fianza NVOCC y OTI

PDF rellenable en inglés, edición 11/2026, con el contrato de indemnidad.

Estado Financiero Personal

PDF rellenable, edición 11/2026, para cada dueño.

Los mismos documentos, y los formularios oficiales de la FMC, están en la página de formularios.

Cómo lee el expediente un suscriptor

- **Capital de trabajo y patrimonio.** ¿Puede la empresa absorber una factura de flete en disputa o un reclamo de carga sin la afianzadora?
- **Experiencia.** Años en el oficio, y años afianzado sin reclamaciones.
- **La fianza actual.** Quién la emitió, en qué condiciones y por qué se reemplaza.
- **Los dueños.** En una empresa de pocos dueños, el crédito y la indemnidad personal de estos respaldan la fianza.
- **Historial regulatorio.** Toda investigación, multa, suspensión o revocación de la FMC.

Cuándo se exige colateral

Los operadores no estadounidenses sin presencia ni activos significativos en Estados Unidos generalmente necesitan colateral. También los solicitantes nacionales cuyos estados financieros o crédito no sostienen la fianza a sola firma. Las empresas muy grandes, cotizadas en bolsa y con una calificación formidable de Fitch o de una agencia comparable pueden aprobarse sin él. La página de colateral detalla los instrumentos y las reglas de devolución.

Indemnidad

Toda fianza se respalda con un contrato general de indemnidad en el que la empresa, y en una empresa de pocos dueños también estos, prometen reembolsar a la afianzadora todo pago y gasto. Eso es lo que distingue a una fianza de una póliza de seguro.

Empresas nuevas

La empresa sin historial no queda descalificada. La experiencia del individuo calificador, las finanzas de los dueños y, cuando hace falta, el colateral pueden sostener una primera fianza mientras la solicitud de licencia está en trámite.

Preguntas y respuestas

¿Necesitan estados financieros auditados?

No para las fianzas OTI estándar. Lo normal es un balance general y un estado de resultados del año en curso preparados por la empresa. Las fianzas de buques de pasajeros y las grupales se suscriben con estados auditados.

¿Los dueños tienen que firmar personalmente?

En una empresa de pocos dueños, sí. Los estados y la indemnidad de los dueños no se exigen al solicitante con $10,000,000 o más de capitalización.

¿Puedo solicitar en español o en chino?

El sitio y la guía están en español y en mandarín, y nuestro personal trabaja en español e inglés. Los documentos de la fianza y las presentaciones ante la Comisión son en inglés, y los

estados financieros deben venir en inglés o con traducción.

Colateral para Fianzas OTI

El colateral es la garantía que un fiado deposita con la afianzadora ante la posibilidad de una reclamación. No es una tarifa y no se gasta. Esta página explica cuándo lo pedimos, qué aceptamos y cuándo se devuelve.

En resumen. El **colateral de la fianza OTI** es efectivo o una carta de crédito irrevocable que el fiado deposita con la afianzadora como garantía. Generalmente se exige a los NVOCC extranjeros, y se devuelve cuando la afianzadora queda totalmente liberada de la fianza. Los términos usados aquí están definidos en el glosario.

DATOS CLAVE

- **Generalmente exigido a:** empresas chinas y la mayoría de las demás empresas no estadounidenses.
- **Excepción:** empresas muy grandes, cotizadas en bolsa, con calificación formidable de Fitch o comparable.
- **Se acepta:** efectivo por transferencia, o carta de crédito irrevocable.
- **No se acepta:** bienes inmuebles, activos tangibles, registros UCC ni gravámenes.
- **Se libera:** solo después de que la afianzadora queda total e irrevocablemente descargada.

Por qué una afianzadora pide colateral

Una fianza es la promesa de pagar la deuda de otro. La afianzadora le pone precio a esa promesa suponiendo que será reembolsada. Cuando el reembolso es dudoso, la afianzadora o declina la fianza o toma garantía.

En las fianzas FMC la razón habitual es la geografía. Un NVOCC extranjero registrado puede no tener oficina, cuenta bancaria ni bienes en Estados Unidos. Si la afianzadora paga $150,000 a un embarcador o a una naviera de EE. UU., su reclamo de indemnidad tendría que perseguirse en un tribunal extranjero. El colateral elimina ese problema, y es lo que nos permite emitir la fianza.

Quién lo necesita y quién no

- **Generalmente exigido:** NVOCC con sede en China y en la mayoría de los demás países fuera de Estados Unidos; asociaciones extranjeras que presentan fianzas grupales.
- **A veces exigido:** solicitantes de EE. UU. con capital de trabajo débil o negativo, crédito deteriorado de los dueños, una reclamación previa contra la fianza o un asunto abierto con la FMC.
- **Normalmente no exigido:** agentes de carga y NVOCC establecidos en EE. UU. con estados financieros sanos y crédito aceptable de los dueños.

- **Excepción para los muy grandes:** una empresa cotizada en bolsa, de tamaño real y con una calificación formidable de Fitch o de una agencia comparable. Indíquenos la bolsa, el símbolo y la calificación.

Efectivo

El efectivo es la forma preferida. Se transfiere a la afianzadora y permanece en su custodia hasta que se documenta la liberación. No hay nada que presentar ni renovar, y no hay comisión bancaria.

Carta de crédito irrevocable

La carta de crédito deja su efectivo en su propio banco. Para ser aceptable debe:

- ser emitida por un banco, cuya calificación el suscriptor revisa y aprueba de antemano;
- ser irrevocable, de modo que no pueda cancelarse ni modificarse sin el acuerdo del banco y de la afianzadora;
- seguir las Reglas y Usos Uniformes para Créditos Documentarios de la Cámara de Comercio Internacional (UCP 600); y
- entregarse en original antes de que se firme la fianza.

Un modelo del texto que aceptamos está enlazado en las normas de colateral de Surety One. Envíenos el borrador de su banco para revisarlo antes de que se emita.

Qué no aceptamos

No se aceptan bienes inmuebles, equipos, inventario, cuentas por cobrar, registros UCC ni gravámenes. Su valor es incierto y realizarlos es lento. Los valores del Tesoro de EE. UU. se consideran solo para fianzas con suma penal de más de $5,000,000, lo que en este programa significa ciertas fianzas de buques de pasajeros.

Cuándo se libera el colateral

El colateral se devuelve solo después de que la afianzadora ha sido total e irrevocablemente liberada de la fianza, y es la afianzadora la que decide qué evidencia de liberación es aceptable. En una fianza FMC eso significa que han ocurrido dos cosas:

1. la fianza se ha terminado, lo que surte efecto 30 días después de que la Comisión recibe el aviso por escrito; y
2. ha transcurrido el período en que todavía pueden aparecer reclamaciones por hechos ocurridos durante la vigencia.

El segundo punto es el que los fiados pasan por alto. La terminación detiene la exposición nueva, pero la afianzadora sigue respondiendo por lo ocurrido mientras la fianza estuvo vigente, y una querella de reparación bajo la Ley de Navegación puede presentarse dentro de los tres años siguientes al momento en que surge la reclamación (46 U.S.C. § 41301). Reemplazar nuestra fianza con la de otra afianzadora no acorta ese período. Pida a su suscriptor las condiciones de liberación por escrito antes de constituir el colateral.

Una fianza con colateral sigue siendo el mejor instrumento

A veces el fiado pregunta por qué debe constituir colateral para una fianza. La respuesta es que la fianza es lo que reconocen la norma de la Comisión y su lista pública, lo que las navieras verifican antes de reservar, y lo que da a los reclamantes de EE. UU. una parte nacional, listada por el Tesoro, con la cual tratar. El colateral queda detrás de ella y vuelve a ser suyo cuando la obligación termina.

Preguntas y respuestas

¿El colateral es lo mismo que la prima?

No. La prima es el precio de la fianza y la devenga la afianzadora. El colateral sigue siendo un activo suyo, retenido como garantía y devuelto cuando la afianzadora queda liberada.

¿Cuánto colateral se exigirá?

Depende del expediente. Para fiados extranjeros sin activos en EE. UU., espere colateral de hasta el monto total de la fianza.

¿Puede un banco chino emitir la carta de crédito?

El suscriptor revisa la calificación del banco emisor antes de aceptar cualquier carta de crédito. Envíe primero el nombre del banco y el borrador del texto para su aprobación.

¿El colateral genera intereses?

Las condiciones del colateral en efectivo se establecen en el contrato de colateral que usted firma. Pregunte al suscriptor antes de transferir fondos.

Cuánto Cuesta una Fianza OTI

El monto de la fianza lo fija la FMC. La prima no. Es un porcentaje del monto de la fianza que refleja cómo la afianzadora juzga el riesgo de su empresa, y se cotiza expediente por expediente.

En resumen. El **costo de una fianza OTI** es una prima anual: un porcentaje del monto de la fianza, fijado por suscripción. El monto de la fianza OTI, de $50,000 a $150,000, lo fija la FMC. El precio de una fianza NVOCC depende, por tanto, de su expediente. Para una cifra firme, contacte a suscripción o solicite en línea.

DATOS CLAVE

- **Monto de la fianza:** $50,000, $75,000, $125,000 o $150,000, fijado por norma.
- **Prima:** un porcentaje anual de ese monto, fijado por suscripción.
- **Devengo:** la prima anual y los cargos se devengan íntegramente al firmarse la fianza y en cada renovación.
- **Colateral:** un depósito, distinto de la prima, y reembolsable.

Monto de la fianza y prima son cosas distintas

Una fianza NVOCC de $75,000 no cuesta $75,000. Esa cifra es el límite que se le puede exigir a la afianzadora. Lo que usted paga cada año es la prima, una fracción del monto. No publicamos una tabla de tasas, porque la tasa que le queda bien a un agente de carga con veinte años y estados sólidos le pondría mal precio a un registrante nuevo en el exterior, y viceversa.

Qué mueve el precio

- **Fortaleza financiera.** Capital de trabajo, patrimonio y rentabilidad en los estados que usted aporta.
- **Crédito de los dueños.** En empresas de pocos dueños, su crédito personal.
- **Tiempo en el negocio e historial de fianzas.** Los años afianzado sin reclamaciones pesan mucho.
- **Clase.** La exposición como transportista (NVOCC) es mayor que la exposición como agente, y la fianza de $150,000 de NVOCC registrado es la mayor de las clases OTI.
- **Ubicación.** Si la afianzadora tiene una vía práctica de recobro en Estados Unidos.
- **Colateral.** Una fianza totalmente colateralizada representa menos riesgo para la afianzadora.

Qué incluye

La prima cubre la fianza, su presentación ante la Comisión y un año de la garantía de la afianzadora. Los anexos por cambio de nombre o de dirección se manejan por endoso. El anexo para China agrega $50,000 de exposición y lleva su propia prima.

Renovación y cancelación

La fianza es continua y la prima se factura anualmente. La prima anual y los cargos se devengan íntegramente al firmarse y en cada renovación, de modo que cancelar a mitad de período no genera reembolso. Planifique el cambio de afianzadora alrededor de su fecha de renovación.

Cómo bajar su costo

- Envíe estados financieros completos y al día. El suscriptor le pone precio a la incertidumbre.
- Muestre su historial de fianzas: copias de fianzas anteriores y una declaración de ausencia de reclamaciones.
- Resuelva gravámenes, sentencias y asuntos regulatorios abiertos antes de solicitar, o explíquelos.
- Si se exige colateral, pregunte cómo la forma del colateral afecta las condiciones.

Preguntas y respuestas

¿Cuánto cuesta al año una fianza NVOCC de $75,000?

Es un porcentaje de $75,000 que depende de los estados financieros de la empresa, el crédito de los dueños y el historial de fianzas. Envíe la solicitud para una cifra firme, normalmente en un día hábil.

¿La prima se reembolsa si me niegan la licencia?

La suscripción puede completarse antes de firmar la fianza. La prima se devenga cuando la fianza se firma y se presenta, de modo que coordinamos la firma con el pedido de la Comisión.

¿Por qué es más cara la fianza de un NVOCC extranjero?

El monto de la fianza es el doble que el de un NVOCC con licencia, y recobrar de un fiado sin activos en EE. UU. es más difícil. El colateral normalmente resuelve lo segundo.

Reclamaciones contra una Fianza OTI

El procedimiento de reclamaciones está escrito en el reglamento, en 46 CFR § 515.23. Le da al intermediario la oportunidad de responder, le da a la afianzadora un papel definido, y le da al reclamante con sentencia un camino corto hacia el pago.

En resumen. Una **reclamación contra una fianza OTI** empieza con aviso por escrito a la afianzadora y al intermediario. El OTI tiene 45 días para responder, las partes tienen 90 días para llegar a un acuerdo, y al reclamante con sentencia firme u orden de reparación normalmente se le paga de la fianza dentro de 30 días. Vea también las notas de práctica.

DATOS CLAVE

- **Quién puede reclamar:** embarcadores, transportistas comunes y otras personas perjudicadas por las actividades de transporte del OTI.
- **Primer paso:** aviso por escrito a la afianzadora y al OTI al mismo tiempo.
- **45 días:** si el OTI no responde, la afianzadora puede pagar la reclamación que considere válida.
- **90 días:** si no hay acuerdo, el reclamante puede proceder con una sentencia o una orden de reparación.
- **30 días:** el plazo normal de la afianzadora para pagar una sentencia firme.

Qué cuenta como reclamación

La fianza cubre los daños que surgen de las **actividades de transporte** del intermediario bajo la Ley de Navegación. Son ejemplos el flete marítimo impago a una naviera, el reclamo de carga de un embarcador contra un NVOCC, el dinero cobrado para flete y no remitido, y los cargos impagos de un camionero bajo un conocimiento de embarque puerta a puerta. La Comisión también puede acudir a la fianza por multas civiles.

Las deudas comerciales ordinarias quedan fuera de la fianza: alquiler, préstamos, nómina y todo lo ajeno al transporte marítimo.

El procedimiento, paso a paso

1. **Aviso.** El reclamante envía su reclamación a la afianzadora y al OTI al mismo tiempo, por correo o mensajería.
2. **Respuesta.** Si el OTI consiente, la afianzadora puede pagar tras su propia revisión. Si el OTI no responde dentro de **45 días**, la afianzadora puede pagar si considera válida la reclamación.
3. **Sin acuerdo.** Si las partes no han resuelto la reclamación dentro de **90 días** del primer aviso, la fianza está disponible para pagar una sentencia firme por daños de un tribunal, o una orden firme de reparación de la Comisión.
4. **Pago por sentencia.** La afianzadora normalmente paga dentro de **30 días** sin reabrir el fondo del asunto. Todavía puede preguntar si la sentencia surge de actividades de transporte.

Cómo encuentra el reclamante a la afianzadora

Confirme al intermediario en la lista de OTI de la Comisión, luego comuníquese con la Oficina de Certificación y Licencias con el nombre completo y el número de organización de la empresa y pregunte dónde presentar la reclamación. La Comisión identifica a la afianzadora. No decide la reclamación ni custodia o distribuye el dinero de la fianza.

Qué debe reportar la afianzadora

La afianzadora notifica a la Comisión cada reclamación, acción judicial, sentencia y pago, con el nombre del reclamante, el tribunal y número de caso, y el número de licencia u organización del OTI. Por eso un patrón de reclamaciones queda a la vista del regulador.

Si usted es el OTI

- **Responda dentro de 45 días.** El silencio deja que la afianzadora decida la reclamación sin usted.
- **Envíe los hechos a su afianzadora** de inmediato: el conocimiento de embarque, las facturas, la correspondencia y su posición.
- **Recuerde la indemnidad.** Todo lo que pague la afianzadora, con sus gastos, usted lo reembolsa.
- **Cuide el agregado.** Los pagos reducen la fianza. Una fianza reducida ya no cumple la norma y debe restituirse o reemplazarse.

Preguntas y respuestas

¿Puede un camionero reclamar contra una fianza NVOCC?

Sí, cuando el cargo impago corresponde al tramo terrestre de un movimiento puerta a puerta bajo el conocimiento de embarque del NVOCC. La Comisión publica una guía para

camioneros.

¿La afianzadora paga toda reclamación que recibe?

No. Antes de la sentencia la afianzadora paga solo con el consentimiento del OTI o tras considerar válida la reclamación. Después de una sentencia firme o una orden de reparación paga, salvo que el asunto no sea de transporte.

¿Cuánto es lo máximo que puede recobrar un reclamante?

El monto de la fianza es un límite agregado para todas las reclamaciones: $50,000, $75,000 o $150,000 según la clase.

Cancelación y Reemplazo de la Fianza OTI

*Una fianza FMC no tiene fecha de vencimiento. Termina cuando la afianzadora o el fiado da aviso por escrito a la Comisión, y termina **30 días después de recibido ese aviso**. Lo que ocurra en esos 30 días decide si la licencia sobrevive.*

En resumen. La **cancelación de la fianza OTI** surte efecto 30 días después de que la Comisión Federal Marítima recibe el aviso por escrito. Si para entonces no hay una fianza de reemplazo presentada, la licencia se revoca o el registro termina. La guía explica el reemplazo paso a paso.

DATOS CLAVE

- **Quién puede cancelar:** la afianzadora o el OTI.
- **Efecto:** 30 días después de que la Comisión recibe el aviso.
- **Consecuencia:** licencia revocada o registro sin efecto, salvo que haya un reemplazo presentado.
- **Reemplazo:** debe estar vigente en la fecha de terminación o antes (46 CFR § 515.26).
- **Responsabilidad pasada:** continúa por los hechos anteriores a la terminación.

Qué pasa cuando se presenta el aviso

1. La afianzadora o el OTI envía aviso de cancelación por escrito a la Comisión.
2. La Comisión notifica al titular de la licencia, al registrante o a su agente en EE. UU.
3. Si no hay reemplazo presentado al cumplirse los 30 días, la Comisión revoca la licencia. Se emite una orden de revocación que se publica en el Federal Register.
4. La empresa sale de la lista pública de OTI, y el NVOCC sale además de la lista de tarifas del Formulario FMC-1.
5. El NVOCC extranjero registrado no tiene licencia que revocar. Su registro simplemente deja de surtir efecto y su nombre sale de las listas.

El intermediario que sigue operando después de terminada su fianza opera ilegalmente y se expone a multas civiles considerables. Las navieras que verifican la lista de la FMC dejarán de aceptar sus reservas.

Por qué cancelan las afianzadoras

- Prima de renovación impaga.
- Una reclamación, o varias.
- Estados financieros no entregados en la renovación, o que muestran deterioro.
- Colateral prometido y no entregado, o una carta de crédito no renovada.
- La afianzadora deja de operar en esa clase de negocio.

Reemplazar una fianza sin interrupción

1. Empiece temprano. Envíenos el aviso de cancelación el mismo día que lo reciba, con lo indicado en la página de requisitos.
2. Haga que la nueva fianza entre en vigor **en la fecha de terminación de la anterior o antes**.
3. Nosotros presentamos el nuevo Formulario FMC-48 ante la Comisión antes de esa fecha y le enviamos confirmación.
4. No cancele una fianza vigente hasta que su reemplazo esté presentado.

Qué sobrevive a la cancelación

La terminación detiene la exposición de la afianzadora a hechos nuevos. No libera a la afianzadora, ni al fiado, de la responsabilidad por lo ocurrido mientras la fianza estuvo vigente. Por eso la afianzadora saliente conserva sus derechos de indemnidad, y cualquier colateral, hasta que su exposición se haya extinguido.

Renuncia voluntaria

La empresa que deja el negocio debe entregar su licencia a la Comisión, hacer cancelar la fianza y preguntar por escrito a su afianzadora qué hace falta para cerrar el expediente y liberar cualquier colateral.

Preguntas y respuestas

Mi afianzadora envió un aviso de cancelación. ¿Cuánto tiempo tengo?

Treinta días desde la fecha en que la Comisión recibió el aviso. La fianza de reemplazo debe presentarse y estar vigente en la fecha de terminación o antes.

¿Se puede reinstalar una licencia revocada?

La empresa cuya licencia se revocó por falta de fianza tiene que satisfacer de nuevo a la Comisión, lo que puede significar una nueva solicitud. Es mucho más fácil reemplazar la fianza a tiempo.

¿Cambiar de afianzadora libera mi colateral?

No de inmediato. La afianzadora anterior sigue respondiendo por los hechos de su período y retiene el colateral hasta que esa exposición termine.

La Fianza OTI en la Práctica: Notas de Campo

El reglamento dice qué se exige. Estas notas dicen cómo es que los intermediarios de verdad pierden licencias, pagan reclamaciones que no debían y dejan amarrado el colateral más tiempo del necesario, y cómo evitar las tres cosas.

En resumen. La **práctica de la fianza OTI** es el lado práctico del cumplimiento ante la FMC: que la fianza coincida exactamente con el registro de la licencia, responder las reclamaciones dentro de 45 días, informar los cambios dentro de 30, y reemplazar una fianza OTI cancelada antes de su fecha de terminación. Las respuestas rápidas están en las preguntas frecuentes.

DATOS CLAVE

- El nombre en la fianza debe coincidir **exactamente** con el del Formulario FMC-18 o FMC-65.
- La fianza se reemplaza **antes** de su fecha de terminación, nunca después.
- Toda notificación de reclamación se responde dentro de **45 días**.
- Los cambios se informan a la FMC dentro de **30 días**.
- Después de cada presentación, verifique usted mismo la lista de OTI de la FMC.

Antes de solicitar

- **Llámese lo que es.** Si su nombre va en un conocimiento de embarque propio, usted es NVOCC. La licencia de agente de carga no lo cubre. Vea NVOCC vs. agente de carga.
- **Empiece la suscripción cuando presente el Formulario FMC-18.** La Comisión no emite la licencia sin la fianza, y una fianza aprobada por adelantado no le cuesta nada hasta que se firma.
- **Envíe estados financieros al día.** Un estado de hace once meses se lee como una mala noticia que todavía no se ha informado.
- **Conozca sus números.** El número de organización de la FMC identifica a su empresa en los registros de la Comisión. El número de licencia o de registro es otra cosa. Suscriptores y reclamantes piden los dos.

Al presentar

- **Copie el nombre, no lo vuelva a escribir.** La puntuación, Inc. frente a Incorporated, y cada nombre comercial deben coincidir con el registro de la Comisión.
- **Incluya todos los nombres comerciales.** El nombre con el que usted comercia y que no está en la fianza ni en la licencia es un nombre que no está autorizado a usar.

- **Fije la fecha de vigencia con la afianzadora,** para que la fianza esté en vigor cuando se emita la licencia o termine la fianza anterior.
- **Verifique.** A los pocos días de la presentación, búsquese en la lista de OTI. Las navieras lo harán.

Mientras la fianza está vigente

- **Lleve un calendario de cumplimiento:** renovación de la prima, la renovación trienal de la licencia o del registro y, para los NVOCC, la tarifa.
- **Informe los cambios dentro de 30 días.** El cambio de dirección además exige un anexo a la fianza.
- **No preste su licencia.** Cada empresa constituida por separado necesita su propia licencia y fianza. La afiliada o el agente que reserva a nombre suyo pone la fianza de usted detrás de los errores de ellos.
- **Verifique a sus socios.** Antes de hacer co-loading con otro NVOCC o de aceptar su carga, confirme que está en la lista de OTI. Transportar a sabiendas para un NVOCC sin fianza es por sí mismo causa para perder un registro.
- **Agentes de carga: certifiquen solo lo que hicieron.** La compensación de la naviera depende de una certificación veraz, y no procede en embarques en los que usted tiene interés beneficiario (46 U.S.C. § 40904).
- **Mantenga al día el correo electrónico que la FMC tiene de usted.** Los avisos de renovación y de terminación llegan por correo electrónico.

Cuando llega una reclamación

- **Responda dentro de 45 días.** Después, la afianzadora puede pagar la reclamación que considere válida sin oír su versión.
- **Entregue el expediente a su afianzadora el mismo día:** conocimiento de embarque, factura, prueba de pago, correspondencia.
- **Pague lo que debe.** La reclamación que paga la afianzadora se reporta a la Comisión, usted la reembolsa con gastos, y se recuerda en la renovación.
- **Use el servicio de resolución de disputas de la Comisión** para los desacuerdos genuinos con embarcadores y navieras. Figura junto a los formularios de la FMC.

Cuando llega un aviso de cancelación

- **Cuente desde el día en que la FMC lo recibió,** no desde el día en que usted abrió el sobre.
- **Envíelo ese mismo día a su nuevo suscriptor** con su estado financiero y copia de la fianza.
- **Haga que el reemplazo entre en vigor en la fecha de terminación o antes.** Una fianza que empieza un día tarde es una licencia revocada.
- **No opere en el vacío.** Los embarques manejados sin fianza son violaciones, y la lista que consultan las navieras ya lo estará mostrando.

Para fiados fuera de Estados Unidos

- **Designe un agente real en EE. UU. para recibir emplazamientos** y mantenga la designación al día. Perder al agente es causa para terminar el registro.
- **Haga aprobar el borrador de la carta de crédito antes de que su banco la emita.** Reemitirla cuesta dinero y semanas.
- **Cuente con que el colateral seguirá retenido después de la cancelación.** Las reclamaciones por hechos pasados pueden presentarse durante tres años (46 U.S.C. § 41301).
- **Envíe los estados financieros en inglés,** o con traducción, y use el nombre legal exactamente como aparece en el Formulario FMC-65.

Cinco errores que cuestan licencias

1. Dejar caducar una fianza mientras se busca una más barata.
2. Una fianza emitida a un nombre que no coincide con el registro de la licencia.
3. Ignorar una notificación de reclamación porque la reclamación no tiene razón.
4. Emitir conocimientos de embarque propios con licencia de agente de carga.
5. Perder la renovación trienal porque el aviso llegó a un correo electrónico viejo.

Preguntas y respuestas

¿Cuál es la causa más común por la que un OTI pierde su licencia?

Perder la fianza. Ninguna licencia o registro puede seguir en vigor sin prueba válida de responsabilidad financiera presentada, y una fianza cancelada que no se reemplaza dentro de 30 días le pone fin.

¿Con cuánta anticipación debo empezar a reemplazar una fianza?

El día que reciba el aviso de cancelación, o al menos 30 días antes de cualquier cambio de afianzadora que usted mismo planifique.

¿Pagar yo mismo una reclamación la mantiene fuera del expediente?

Si usted resuelve el asunto directamente con el reclamante antes de que la afianzadora pague, no hay pago de fianza que reportar. Una vez que la reclamación se presenta a la afianzadora, esta debe notificar a la Comisión.

PARTE IV: PREGUNTAS Y RESPUESTAS

¿Qué significa OTI?

Ocean transportation intermediary, es decir, intermediario de transporte marítimo. El término cubre dos tipos de empresa: los agentes de carga marítima y los transportistas comunes que no operan buques (NVOCC).

¿Qué es una fianza FMC?

Una fianza presentada ante la Comisión Federal Marítima. Para los intermediarios es el Formulario FMC-48. Para los operadores de cruceros es el Formulario FMC-132A o FMC-132B. Vea todas las clases.

¿De cuánto es la fianza de un agente de carga marítima?

$50,000. Vea la página del agente de carga.

¿De cuánto es la fianza de un NVOCC?

$75,000 para un NVOCC con sede en EE. UU. o con licencia, y $150,000 para un NVOCC extranjero registrado. Vea fianza NVOCC y fianza de NVOCC extranjero.

¿Y si mi empresa es agente de carga y NVOCC a la vez?

Debe cubrir ambas capacidades, $125,000 en total. Vea la página de fianza combinada.

¿Cuál es la diferencia entre un NVOCC y un agente de carga?

El NVOCC es un transportista que emite su propio conocimiento de embarque. El agente de carga es mandatario del embarcador. Vea NVOCC vs. agente de carga.

¿Qué fianza FMC necesita mi empresa?

Use el selector de fianza de tres preguntas.

¿Las sucursales no incorporadas aumentan la fianza?

La norma vigente fija los montos por clase de intermediario y no agrega un monto por sucursal. Cada entidad constituida por separado necesita su propia licencia y fianza.

¿Quién es el beneficiario?

Estados Unidos, por medio de la Comisión Federal Marítima.

¿Qué afianzadoras pueden emitir la fianza?

Solo las que figuran en la Circular 570 del Departamento del Tesoro de EE. UU.

¿Se exige la fianza antes de obtener la licencia?

La Comisión no emite la licencia, y el registro no surte efecto, hasta que la fianza está presentada. Vea licencia y registro.

¿Qué es el anexo para China?

Una adición opcional de $50,000 a la fianza NVOCC para multas y sanciones impuestas por el gobierno chino en el tráfico entre EE. UU. y China. Vea anexo para China.

¿Por qué se pide colateral a los NVOCC extranjeros?

Porque la afianzadora tendría que recobrar en el exterior si pagara una reclamación. Vea colateral.

¿Qué formas de colateral aceptan?

Efectivo por transferencia o carta de crédito irrevocable de un banco que el suscriptor apruebe.

¿Cuándo se devuelve el colateral?

Cuando la afianzadora queda totalmente liberada: la fianza terminada y vencido el período de reclamaciones por hechos pasados.

¿Cómo se presenta una reclamación contra mi fianza?

Con aviso por escrito a usted y a la afianzadora a la vez, seguido de los pasos de 45 y 90 días de 46 CFR § 515.23. Vea reclamaciones.

¿Mi afianzadora puede cancelar la fianza?

Sí, con aviso por escrito a la Comisión, con efecto 30 días después de recibido. Vea cancelación.

¿Cuánto dura la fianza?

Es continua. Sigue vigente hasta que se cancela, con prima pagadera cada año.

¿Cuánto cuesta una fianza OTI?

Un porcentaje del monto de la fianza fijado por suscripción. Vea costo.

¿Emiten fianzas de buques de pasajeros?

Sí, por presentación individual. Vea fianza de operador de buques de pasajeros.

¿También emiten fianzas aduanales y de corredor de carga?

Sí, en nuestras plataformas hermanas Customs-Bonds.com y FreightBrokerSurety.com.

¿Cómo solicito?

Use la solicitud en línea o escriba a Underwriting@SuretyOne.com con lo indicado en la página de requisitos.

¿Dónde descargo la solicitud?

En la página de formularios, junto con el estado financiero personal.

PARTE V: GLOSARIO

Actividades de transporte (transportation related activities)
Las actividades de un OTI en relación con el transporte marítimo. Solo las reclamaciones que surgen de ellas quedan cubiertas por la fianza.

Afianzadora (surety)
La compañía que garantiza las obligaciones del fiado frente al beneficiario.

Agente de carga marítima (ocean freight forwarder)
La persona que en Estados Unidos despacha embarques por transportista común y gestiona espacio y documentación por cuenta de los embarcadores. Vea fianza de agente de carga.

Anexo (rider)
El documento que modifica una fianza después de emitida, por ejemplo para cambiar un nombre o agregar la cobertura para China.

Beneficiario (obligee)
La parte protegida por la fianza. En una fianza FMC, Estados Unidos.

Carta de crédito irrevocable
El compromiso de un banco de pagar a la afianzadora a requerimiento, que no puede cancelarse ni cambiarse sin el consentimiento del banco y de la afianzadora.

Circular 570
La lista del Departamento del Tesoro de EE. UU. de compañías afianzadoras certificadas para emitir fianzas federales. La afianzadora de un FMC-48 debe figurar en ella.

Colateral
Efectivo o carta de crédito depositado con la afianzadora como garantía del deber del fiado de reembolsarla. Vea colateral.

Conocimiento de embarque propio (house bill of lading)
El conocimiento de embarque que un NVOCC emite a su propio cliente, distinto del conocimiento maestro que emite la naviera.

Contrato general de indemnidad
El contrato en el que el fiado, y normalmente sus dueños, prometen reembolsar a la afianzadora toda pérdida y gasto.

Fiado (principal)
La parte cuyas obligaciones garantiza la fianza. En una fianza FMC, el intermediario o el operador del buque.

FMC
La Comisión Federal Marítima (Federal Maritime Commission), agencia independiente de EE. UU. que regula el transporte marítimo en los tráficos exteriores.

Formulario FMC-1

El formulario en el que un transportista, incluido todo NVOCC, registra la ubicación de su tarifa.

Formulario FMC-18

La solicitud de licencia OTI.

Formulario FMC-48

El formulario de la fianza OTI. Vea el Formulario FMC-48 explicado.

Formulario FMC-48A

El anexo opcional que suma $50,000 para el tráfico entre EE. UU. y China.

Formulario FMC-65

El formulario de registro de un NVOCC sin licencia con sede fuera de Estados Unidos.

Formulario FMC-69

El formulario de la fianza grupal OTI.

Formularios FMC-132A y FMC-132B

Las fianzas de buques de pasajeros, de cumplimiento y de siniestros.

Individuo calificador (qualifying individual)

La persona cuya experiencia califica a una empresa para la licencia OTI. Se exigen tres años de experiencia OTI.

Ingreso de pasajeros no devengado

El dinero de pasajeros recibido por un operador de cruceros por viajes aún no realizados. Determina el monto de la fianza de cumplimiento.

Ley de Navegación (Shipping Act)

La Shipping Act de 1984, según enmendada, codificada en el Título 46 del Código de los Estados Unidos. La fuente de los requisitos de licencia y fianza de los OTI.

Límite agregado

Lo máximo que la afianzadora paga bajo una fianza por todas las reclamaciones juntas. La suma penal de una fianza OTI es un límite agregado.

Multa civil

La sanción monetaria que la Comisión puede imponer por violaciones de la Ley de Navegación. La fianza OTI puede ser llamada a pagarla.

NVOCC

Non vessel operating common carrier: transportista común que no opera los buques y que es embarcador frente a la naviera. Vea fianza NVOCC.

NVOCC registrado

El NVOCC con sede en el extranjero que se registró ante la FMC con el Formulario FMC-65 sin obtener licencia. Su fianza es de $150,000.

Oficina de Certificación y Licencias (BCL)

La oficina de la FMC que otorga licencias a los OTI, recibe las fianzas y certifica a los operadores de buques de pasajeros.

OTI

Intermediario de transporte marítimo: un agente de carga marítima o un NVOCC.

Reparaciones

El dinero que la Comisión ordena pagar a una parte regulada a favor de un querellante perjudicado por una violación de la Ley de Navegación.

Suma penal

El monto nominal de una fianza.

Tarifa (tariff)

Los fletes, cargos y reglas publicados de un transportista común. Todo NVOCC debe publicar una bajo 46 CFR Parte 520.

Transportista común

La persona que se ofrece al público para prestar transporte marítimo por compensación y asume responsabilidad por la carga.

Acuerdo de flete negociado (NRA)

El flete escrito y específico para un embarque, acordado entre un NVOCC y su embarcador bajo 46 CFR Parte 532, que se usa en lugar de un flete de tarifa publicado.

Acuerdo de servicio NVOCC (NSA)

El contrato confidencial entre un NVOCC y un embarcador bajo 46 CFR Parte 531.

Agente residente

La persona en Estados Unidos designada para recibir emplazamientos por un NVOCC extranjero.

Apoderado (attorney in fact)

La persona autorizada por el poder de una afianzadora para firmar fianzas en su nombre.

Aviso de cancelación

El aviso por escrito con el que la afianzadora o el fiado termina una fianza. En una fianza FMC surte efecto 30 días después de que la Comisión lo recibe.

BMC-84

La fianza de la FMCSA para corredores de carga y agentes de carga terrestre. No es una fianza FMC.

Co-loading

La práctica por la cual un NVOCC entrega su carga a otro NVOCC para su transporte. Ambos deben tener fianza.

Compensación de agente (forwarder compensation)

El pago de una naviera a un agente de carga con licencia por servicios de reserva y documentación, regulado por 46 U.S.C. § 40904.

Conocimiento de embarque maestro (master bill of lading)

El conocimiento que la naviera emite al NVOCC o al agente de carga por el embarque completo.

Consolidación

Reunir la carga de varios embarcadores en un contenedor, trabajo típico de NVOCC.

Dueño beneficiario de la carga (BCO)

El importador o exportador dueño de la mercancía, a diferencia del intermediario que embarca por él.

Fecha de terminación

El día en que una fianza cancelada deja de cubrir hechos nuevos: 30 días después de que la FMC recibe el aviso.

Fianza de transportista internacional

La fianza aduanal de CBP (código de actividad 3) que presentan los transportistas, incluidos muchos NVOCC, por sus obligaciones de manifiesto. Es distinta de la fianza FMC.

Indemnizador (indemnitor)

La persona o empresa que firma el contrato de indemnidad y queda obligada a reembolsar a la afianzadora.

Interés beneficiario

Una participación económica en un embarque. El agente de carga no puede recibir compensación de la naviera en un embarque en el que la tiene.

Movimiento puerta a puerta (door move)

El transporte que incluye un tramo terrestre y se mueve bajo un solo conocimiento de embarque.

Número de organización

El número que la FMC asigna para identificar a una empresa regulada en sus registros y en la lista de OTI.

Poder (power of attorney)

El documento de la afianzadora que autoriza a un apoderado determinado a firmar fianzas. Todo FMC-48 debe ir acompañado de uno vigente.

Publicador de tarifas

El servicio comercial que publica y mantiene la tarifa de un NVOCC.

VOCC

Vessel operating common carrier, la naviera. La ley lo llama transportista marítimo común (ocean common carrier).

PARTE VI: ENLACES ÚTILES

Leyes, reglamentos y recursos de la FMC

FMC Forms and Applications (FMC-18, FMC-48, FMC-48A, FMC-65, FMC-69, FMC-131, FMC-132A, FMC-132B). La edición vigente de cada formulario de la Comisión, en un solo lugar.
https://www.fmc.gov/complaints-and-assistance/forms-and-applications/

46 U.S.C. § 40102, Definitions (NVOCC, ocean freight forwarder, OTI). Las definiciones legales que deciden si una empresa es agente de carga o NVOCC.
https://www.govinfo.gov/link/uscode/46/40102

46 U.S.C. § 40904, Compensation by common carriers. Cuándo una naviera puede pagarle a un agente de carga, y cuándo no.
https://www.govinfo.gov/link/uscode/46/40904

46 U.S.C. § 41301, Complaints (three year limit for reparations). El plazo de tres años para una querella de reparación.
https://www.govinfo.gov/link/uscode/46/41301

46 CFR Part 531, NVOCC Service Arrangements (eCFR). Acuerdos de servicio confidenciales entre un NVOCC y su embarcador.
https://www.ecfr.gov/current/title-46/chapter-IV/subchapter-B/part-531

46 CFR Part 532, NVOCC Negotiated Rate Arrangements (eCFR). Acuerdos de flete negociado, la alternativa del NVOCC a los fletes de tarifa.
https://www.ecfr.gov/current/title-46/chapter-IV/subchapter-B/part-532

46 CFR Part 520, Carrier Automated Tariffs (eCFR). Las reglas de publicación de tarifas que aplican a todo NVOCC.
https://www.ecfr.gov/current/title-46/chapter-IV/subchapter-B/part-520

46 U.S.C. Chapter 409, Ocean Transportation Intermediaries (§§ 40901 to 40904). Las disposiciones de la Ley de Navegación sobre licencias y responsabilidad financiera de los OTI.
https://www.govinfo.gov/link/uscode/46/40901

46 U.S.C. Chapter 441, Evidence of Financial Responsibility for Passenger Transportation (§§ 44101 to 44106). La ley detrás de los certificados de cumplimiento y de siniestros de los buques de pasajeros.
https://www.govinfo.gov/link/uscode/46/44101

46 CFR Part 515 (eCFR). El reglamento completo de la Comisión sobre licencias, registro, fianzas y deberes.
https://www.ecfr.gov/current/title-46/chapter-IV/subchapter-B/part-515

46 CFR Part 515, Subpart C, Financial Responsibility and Claims (eCFR). Montos de fianza, prueba aceptable, procedimiento de reclamaciones y terminación.
https://www.ecfr.gov/current/title-46/chapter-IV/subchapter-B/part-515/subpart-C

46 CFR Part 540, Passenger Vessel Financial Responsibility (eCFR). Montos de cobertura, formularios y reclamaciones para operadores de buques de pasajeros.
https://www.ecfr.gov/current/title-46/chapter-IV/subchapter-B/part-540

FMC, Bond Program Information for OTIs. El resumen de la propia Comisión sobre montos, formularios, anexos y cancelación.
https://www.fmc.gov/licensing-and-certification/bond-program-information-for-otis/

FMC, Apply for a License or Request a Foreign Registration. Pasos de licencia y registro, con el monto de fianza de cada ruta.
https://www.fmc.gov/licensing-and-certification/apply-for-a-license-or-request-a-foreign-registration/

Form FMC-18, Application for an OTI License (online). La solicitud de licencia en línea.
https://www2.fmc.gov/form18/Form18/Login.aspx

Form FMC-1, Tariff Registration. Registro de tarifa exigido a todo NVOCC.
https://www2.fmc.gov/Form1

FMC list of licensed and bonded OTIs. Verifique si un agente de carga o NVOCC tiene licencia, registro y fianza.
https://www2.fmc.gov/oti/

FMC, Guidance on OTI License Renewals. El ciclo de renovación de tres años de licencias y registros.
https://www.fmc.gov/licensing-and-certification/guidance-on-license-renewals/

FMC, Information for Truckers on Claims Against NVOCC Bonds. Cómo un tercero localiza a la afianzadora y presenta una reclamación.
https://www.fmc.gov/licensing-and-certification/information-for-truckers-on-claims-against-nvocc-bonds/

FMC, OTI License Status Changes. Revocaciones, suspensiones y renuncias publicadas.
https://www.fmc.gov/licensing-and-certification/ocean-transportation-intermediary-license-status-changes/

FMC, Revised Optional Bond Rider Forms for Trade with the People's Republic of China. Formularios FMC-48A y FMC-69A.
https://www.fmc.gov/articles/proof-of-nvocc-financial-responsibility-for-trade-with-the-peoples-republic-of-china-revised-optional-bond-rider-forms/

77 Fed. Reg. 51926 (Aug. 28, 2012), adjustment of the optional China bond rider. La regla final que elevó el anexo de $21,000 a $50,000.
https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2012-08-28/pdf/2012-21095.pdf

U.S. Treasury Department Circular 570, list of certified sureties. La afianzadora debe figurar en esta lista para emitir una fianza FMC-48.
https://fiscal.treasury.gov/about-us/doing-business-with-fiscal-service/surety-bonds/list-certified-companies

FMC, Passenger Vessel Operators. Requisitos de certificados de cumplimiento y de siniestros para operadores de cruceros.
https://www.fmc.gov/resources-services/passenger-vessel-operators

FMC Bureau of Certification and Licensing. La oficina que recibe las fianzas y emite las licencias.
https://www.fmc.gov/about/bureaus-offices/bureau-of-certification-and-licensing/

FMC, Summary of Fees. Tarifas vigentes de solicitud y presentación de la FMC.
https://www.fmc.gov/resources-services/summary-of-fees/

Federal Maritime Commission, FY 2025 Annual Report. Fuente de las cifras de población de OTI citadas en este sitio.
https://www.fmc.gov/wp-content/uploads/2026/04/FY-2025-Annual-Report.pdf

Recursos de Surety One

OTI-Bonds.com
https://oti-bonds.com/es/

Formularios y Solicitudes
https://oti-bonds.com/es/formularios/

NVOCC and OTI Bond Application (PDF)
https://oti-bonds.com/forms/nvocc-oti-bond-application.pdf

Personal Financial Statement (PDF)
https://oti-bonds.com/forms/personal-financial-statement.pdf

Estado Financiero Personal (PDF)
https://oti-bonds.com/forms/estado-financiero-personal.pdf

Surety One, NVOCC and Ocean Freight Forwarder Surety Bond
https://suretyone.com/nvocc-bond-oti-non-vessel-and-ocean-freight-forwarder-surety-bond

Surety One, Surety Bond Collateral Security
https://suretyone.com/surety-bond-collateral-security

Customs-Bonds.com
https://customs-bonds.com/

FreightBrokerSurety.com
https://freightbrokersurety.com/

SuretyOne.com
https://suretyone.com/

Janus Assurance Re
https://janusassurancere.com/

Underwriting
Underwriting@SuretyOne.com

COLOFÓN

La Guía Práctica de las Fianzas OTI fue escrita por C. Constantin Poindexter Salcedo, fundador de Surety One, Inc. Refleja la Ley de Navegación, 46 CFR Partes 515 y 540, y la práctica de la Comisión Federal Marítima a noviembre de 2026, y se ofrece como referencia de trabajo para agentes de carga marítima, NVOCC, operadores de buques de pasajeros y sus asesores.

Nada en esta guía constituye asesoría legal. Una fianza es un contrato. Las decisiones sobre una fianza específica deben tomarse con abogados marítimos calificados y una afianzadora listada por el Tesoro. Las citas están vigentes a la fecha de publicación y están sujetas a cambio. Esta guía puede descargarse, imprimirse y compartirse libremente.

Cita sugerida: Poindexter Salcedo, C. Constantin. Guía Práctica de las Fianzas OTI: Cada Clase de Fianza FMC Explicada. Primera edición. Surety One, Inc., noviembre de 2026. https://oti-bonds.com/guides-pdf/guia-fianzas-oti.pdf

SURETY ONE, INC.

Suscribimos fianzas FMC para toda clase de intermediario de transporte marítimo, en Estados Unidos y en el extranjero.

Raleigh • San Juan
+1 (800) 373-2804 • Underwriting@SuretyOne.com
SuretyOne.com • OTI-Bonds.com

© 2026 Surety One, Inc. • Todos los derechos reservados.