

ESCUELA SUPERIOR POLITECNICA DEL LITORAL

INSTITUTO DE CIENCIAS HUMANISTICAS Y  
ECONOMICAS



" VALORACION ECONOMICA Y FINANCIERA  
DE LA INDUSTRIA DEL SEGURO DE TRANSPORTE  
MARITIMO EN EL ECUADOR "

Presentada por :

*Lupe Solange Velasco Wiesner*



**Guayaquil**

-

**Ecuador**



T  
368.22.  
VEL

**ESCUELA SUPERIOR POLITECNICA DEL  
LITORAL**

**INSTITUTO DE CIENCIAS HUMANISTICAS Y  
ECONOMICAS**



**“ VALORACIÓN ECONÓMICA Y  
FINANCIERA DE LA INDUSTRIA DEL  
SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN  
EL ECUADOR ”**

Presentada por:

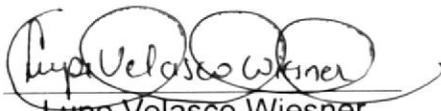
Lupe Solange Velasco Wiesner

Guayaquil - Ecuador



## DECLARACION EXPRESA

*“ La responsabilidad por todos los hechos ideas y doctrinas expuestas en este trabajo me corresponde exclusivamente y el patrimonio intelectual de la misma a la ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL ”*

  
Lupe Velasco Wiesner





## Agradecimiento

Doy gracias a Dios por haberme dado unos padres maravillosos que llenaron mi vida de amor y la abrieron a un mundo de oportunidades, ellos son la señora Abogada Lupe Wiesner Jiménez, y el señor Abogado Angel Velasco Noboa

Agradecimiento especial para mi Profesor Guía Dr. Ramón Espinel, por su amistad, paciencia y su constante apoyo durante el desarrollo de este proyecto de graduación “ Valoración Económica y Financiera de la Industria del Seguro de Transporte Marítimo en el Ecuador “ y al Señor Galo Larrea Simmonds, quien con sus consejos me ha ayudado a plasmar parte de su experiencia en el mercado asegurador y quien ha sido un ejemplo a seguir.

De igual forma deseo expresar mi agradecimiento al Comité Calificador de este proyecto, a la ESPOL por haberme acogido en sus aulas durante mis años de estudios de la carrera de economía.

A mi hermanas, Jenny Maribel, y Lissette Cristina Velasco Wiesner por tener la paciencia de esperarme con tanta vehemencia, y ser los pilares fundamentales en mi vida.

A mis compañeros y amigos por compartir las angustias y gratificaciones, a todos ellos gracias.

Y en general a todas aquellas personas que de una u otra manera han dejado huellas en mí de duda y conocimiento, gracias por darme una luz de pensamientos y enseñarme a no cometer los mismos errores.

Con mucho cariño, humildemente Lupe Velasco Wiesner



# INDICE

Introducción

## **1.- El Seguro de transporte Marítimo en el Ecuador**

1.1 Características del Seguro de Transporte Marítimo

1.2 Requisitos para suscribir

1.3 Datos estadísticos del ramo de transporte en el Ecuador

1.4 Tipificación de posibles causas de siniestros

## **2.- Riesgos, Coberturas y marco legal del seguro de transporte marítimo**

2.1 Riesgos usualmente cubiertos por las pólizas de Seguros de transporte marítimo

2.2 Concepto de Avería Gruesa

2.3 Cómo identificar daños de avería Gruesa

2.4 El ajustador de averías

2.5 Aspectos Legales del Ramo de transporte en el Ecuador

## **3.- Valoración económica y financiera, de la Industria de seguro de transporte marítimo en el Ecuador.**

3.1 La relevancia del costo de transporte marítimo en el comercio ecuatoriano y su desarrollo económico.

3.2 Valoración Financiera de las Compañías de Seguros que operan en el ramo de transporte en el Mercado asegurador del Ecuador

3.3 Valoración Económica del mercado ecuatoriano frente a la obtención de un seguro de transporte marítimo.

Conclusiones y Recomendaciones

Anexos



# INTRODUCCIÓN

El eminente autor alemán, Profesor Alfredo Manes, define el seguro como: «Aquel sistema por medio del cual un gran número de existencias económicas amenazadas por idénticos peligros se organiza para atender mutuamente a posibles necesidades fortuitas y tasables de dinero».

## Introducción de Historia del Seguro Marítimo

Algunos historiadores creen haber encontrado indicios del principio **«uno para todos y todos para uno»** unos dos mil años A.J.C. en la forma de la avería gruesa o común. Es cierto que la institución de la avería gruesa ya constituía una práctica establecida entre los comerciantes del poderío marítimo de Rodas, una isla -hoy griega -en el mar Mediterráneo, cuyos habitantes dominaban dicha parte del mundo alrededor de mil años A.J.C.

Otra forma embrionaria, de la cual nació finalmente el seguro de transportes, era lo que generalmente se conoce como «bottomry» o «préstamo a la gruesa», del cual podemos distinguir dos clases diferentes.

## Préstamo marítimo

La primera, la más antigua -se sabe que ya la practicaban los antiguos fenicios y griegos unos mil años a.J.C. -es la que se conoce con su nombre latino de «foenus nauticum», y, para no confundirla con la otra, la denominaremos simplemente «préstamo marítimo». Se trataba de préstamos sobre embarcaciones y/o cargamentos que los comerciantes concertaban antes de emprender un viaje marítimo. Lo que hace tan diferente dichos préstamos de los demás -y que permite asimilarlos al seguro- es que eran reembolsables con fuertes intereses solamente si la embarcación o la mercancía llegaba a su destino felizmente. Si el barco o la mercancía no llegaba a su destino, el comerciante deudor quedaba libre de toda obligación, es decir, no tenía que devolver la suma prestada ni pagar los intereses pactados. Con este sistema, era el prestamista quien participaba en la suerte que corría un barco y su mercancía durante el trayecto marítimo. Los intereses eran por cierto muy altos y variaban entre



un diez y doce por ciento para un viaje de ida en el Mediterráneo y entre un 22.5% y 30% para un viaje de ida y vuelta. En tales tasas se hallaba naturalmente comprendido el factor riesgo, es decir algo así como una prima de seguro.

(Un principio similar de incluir el factor riesgo en los intereses se practicó en la India, donde se cobraban intereses adicionales sobre préstamos cuando el deudor se iba de viaje). Estos préstamos marítimos eran en la Edad Media el mecanismo de seguridad más importante para el comercio marítimo.

### **Préstamo a la gruesa**

Todavía se encuentra en disposiciones legales en los códigos marítimos o de comercio de algunos países. Consistía en la siguiente práctica: Si un capitán de barco, después de haber emprendido viaje, se encontraba con dificultades por cualquier percance, podía -para salvar la mercancía, pagar reparaciones y poder seguir con el viaje- contratar un préstamo a la gruesa, es decir hipotecar su barco. La hipoteca o deuda tenía que reembolsarse solamente si el barco llegaba felizmente a su destino, y en tal caso naturalmente con intereses. También existía la posibilidad de hipotecar la mercancía, caso en el cual se hablaba de «respondencia». Estas prácticas han perdido toda su importancia con la introducción de los medios modernos de comunicación como el telégrafo y la radio.

Como seguro en el sentido moderno, el de transportes es el más antiguo de todos. Hemos dicho que todavía en la Edad Media, el préstamo marítimo era el medio de seguridad más importante para el comercio marítimo. Esta situación perduró de hecho hasta el año 1234 de nuestra era, año en el que el Papa Gregorio IX elevó a Ley Canónica el pensamiento de aquella época de que era inmoral el aprovecharse de la necesidad del prójimo, por lo que se prohibió a todo Cristiano prestar dinero a interés por ser contrario a la moral cristiana.



# SLIP DE REASEGURO

Formulario de seguro de oro salvado del naufragio del HMS Edinburg en 1982. El documento contiene cláusulas de cobertura, valores declarados y firmas de las partes involucradas.

**CLÁUSULA DE COBERTURA:**

Este seguro cubre el valor de mercado del oro salvado del naufragio del HMS Edinburg en 1982. El seguro cubre el valor de mercado del oro salvado del naufragio del HMS Edinburg en 1982. El seguro cubre el valor de mercado del oro salvado del naufragio del HMS Edinburg en 1982.

**VALORES:**

- Valor declarado: 100,000.00
- Valor asegurado: 100,000.00
- Valor salvado: 100,000.00

**FIRMAS:**

Se encuentran varias firmas manuscritas y sellos de compañías de seguros, incluyendo referencias a "LLOYD'S" y "MARITIME INSURANCE".

BROKER'S SLIP INSURING GOLD SALVED FROM THE WRECK OF HMS EDINBURGH IN 1982

## Pacto de Génova año 1347 «polizza»

El primer contrato de seguro del cual se tiene conocimiento, es un seguro marítimo que se pactó en Génova en el año 1347, bajo la denominación «polizza». y hoy día no parece haber duda de que las primeras pólizas de seguro se emitieron así en Italia. En un decreto del «Doge» de Génova del año 1369 aparece por primera vez la expresión «assecuramentum» en el sentido de seguro.



## Inicios de Lloyd's

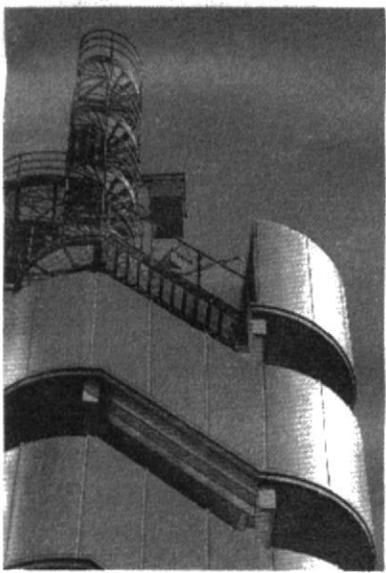
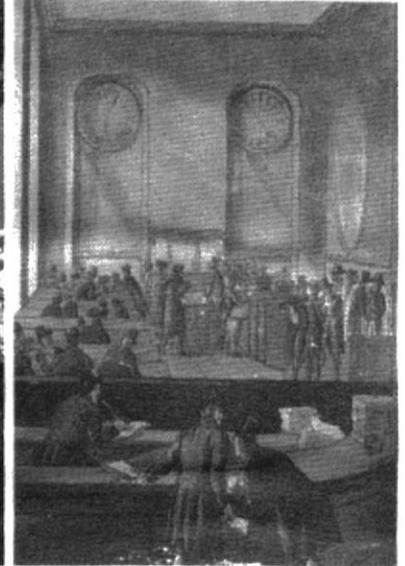
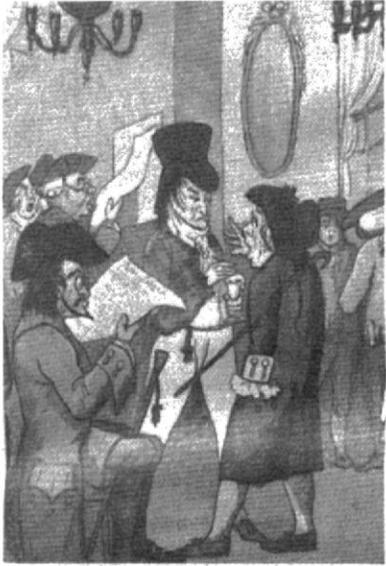
Fue también Italia desde donde los Longobardos o Lombardos llevaron la práctica y el conocimiento del seguro marítimo hasta Inglaterra. Los Lombardos se asentaron en Londres y dieron al lugar de su residencia el nombre de «Lombard Street», calle londinense que sigue existiendo hoy día como centro asegurador importante. Nada mejor refleja la importancia de dicha influencia que el mismo texto de la antigua Póliza de Seguro Marítimo

de Lloyd's -que se usaba durante más de 200 años hasta 1982- la cual en su parte pertinente reza como sigue:

« y se conviene por nosotros, los Aseguradores, que el presente documento o póliza de seguro tendrá tanta fuerza y efecto como el más firme documento o póliza de seguro efectuado hasta ahora en Lombard Street o en el Royal Exchange (primera compañía inglesa, 1720) o en cualquier otro lugar de Londres»».

De Inglaterra, España y de Italia directamente, se propagó el seguro marítimo a Francia, Bélgica, Holanda y Alemania, y en fin por toda Europa. Al mismo tiempo, todas las naciones marítimas comenzaron a elaborar leyes, actas u ordenanzas referentes al comercio y seguro marítimos.

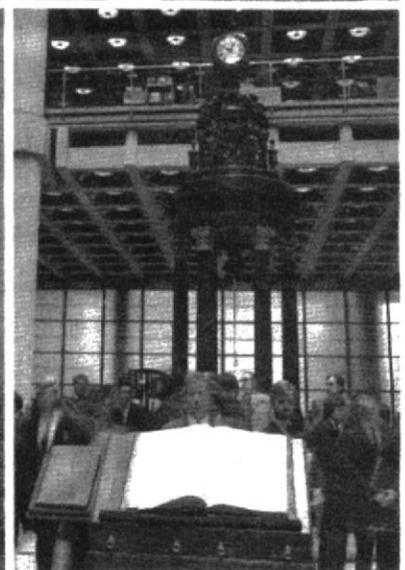
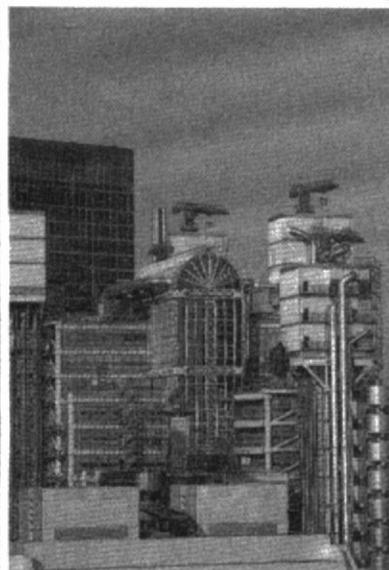
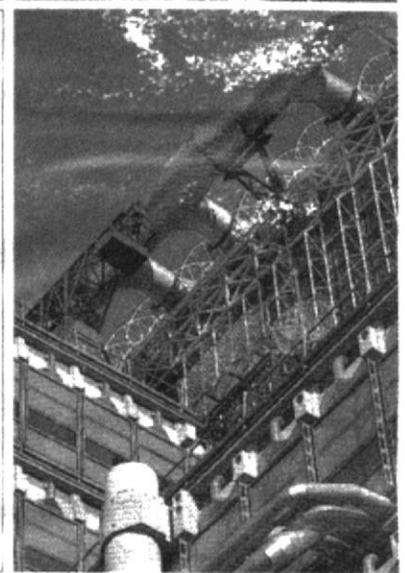




*LLOYD'S*  
*of London*

---

A SKETCH  
HISTORY





## **CAPITULO 1**

# **EL SEGURO DE TRANSPORTE** **MARÍTIMO EN EL ECUADOR**



## 1.1 CARACTERÍSTICAS DEL SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

La citada definición enumera una parte de las características del seguro, otras se deducen del principio de que el seguro es un hecho económico. Estas características nos permiten reconocer los límites del seguro. Sólo una institución que reúne todas las características del seguro puede ser denominada como tal, todas las demás no pueden ser sino similares.

**La Mutualidad:** La satisfacción de las necesidades futuras debe realizarse mutuamente. Un gran número de existencias económicas deben unirse para cargar juntamente un peligro o riesgo. Este principio representa el valor ético del seguro, según el lema «Uno para todos, todos para uno»<sup>1</sup>. El que tiene la suerte de no verse afectado por un contratiempo, contribuye a asistir a los que han tenido peor suerte. Y al actuar así, el individuo queda en la certidumbre de que la comunidad también le asistiría a él si lo afectase el infortunio. Sólo este principio hace posible que un gasto incierto y cuantioso (pérdida) se sustituya por uno fijo y pequeño (la prima).

**La Economía:** Esta característica encierra en sí los siguientes factores esenciales:

- Debe existir un plan que garantice cierta continuidad; en el caso de una comunidad formada una sola vez con el propósito de soportar un solo riesgo aislado, no se puede hablar de seguro. La comunidad, desde luego, tiene que estar organizada.
- El seguro es básicamente oneroso y se rige por el principio de la igualdad de prestación y aportación. Las prestaciones no se otorgan gratuitamente, sino que están compensadas por aportaciones. Ello naturalmente no quiere significar que cada individuo aporte a la comunidad de asegurados tanto como percibe. Es más bien típico para el seguro que la aportación de una sola persona sea muy superior o muy inferior a la prestación con la que se beneficia. Sin embargo, la totalidad de los Asegurados aportará una cantidad igual a la que recibe.

---

<sup>1</sup> KENNETH GOODACRE: Marine Insurance Claims



**La Necesidad:** El propósito del seguro consiste en compensar un daño eventual. Su finalidad es la cobertura de una necesidad.

-El seguro no puede ir más allá de la compensación de una necesidad económica. De ello resulta el principio de que el seguro no puede ser fuente de enriquecimiento. Como quiera que por regla general, un siniestro significa una pérdida de patrimonio, sería contrario a la ética del seguro si una persona obtuviese provecho del mismo.

-El seguro se limita a cubrir la necesidad económica producida por el acontecimiento fortuito. No puede ni debe compensar los valores afectivos que fueron afectados por el mismo acontecimiento.

- De esta manera el objeto del seguro no es una persona, como se suele decir comúnmente. El objeto del seguro es más bien el interés económico que una persona tenga en la no realización de un acontecimiento fortuito. Ello no quiere decir que el acontecimiento fortuito represente siempre algo desagradable, como por ejemplo la muerte, un daño material, etc.; al contrario puede también ser algo -por lo menos teóricamente- agradable, como por ejemplo el hecho de alcanzar cierta edad, la boda de una hija, etc. Lo importante es la ocurrencia del acontecimiento que provoca la necesidad económica. Por ello decimos que una persona puede tener muchos intereses asegurados distintos.

**La Casualidad:** La ocurrencia del acontecimiento debe ser fortuita. Su origen debe encontrarse fuera del alcance del Asegurado y ser completamente independiente de su voluntad.

-Se cumple esta condición en todos los casos en los cuales los hombres no pueden de ninguna manera provocar el acontecimiento fortuito: seguro de granizo, seguro de los daños de la naturaleza. Pero aún se considera fortuito el caso en que una persona, aunque pueda en principio provocar el acontecimiento fortuito, según todas las probabilidades no lo hará en vista de que las desventajas serían muy superiores a los beneficios que pueden sacarse del seguro: por ejemplo un accidente de automóvil. De todos modos, se excluyen de la cobertura los casos en que el Asegurado provoque



intencionalmente el acontecimiento, y las prestaciones del seguro deben reducirse cuando el acontecimiento, sea debido a una negligencia grave.

-No es necesario que la realización del acontecimiento fortuito sea en sí incierta. Basta que el momento de la realización sea determinado por la casualidad, aunque el acontecimiento se realice con toda seguridad: cada hombre debe morir. El momento de la muerte es incierto; por esta razón puede asegurarse a una persona contra la muerte.

*-La práctica moderna del seguro. sin embargo, se ha desviado en parte de este principio. Muchas veces se cubre hoy día también la negligencia grave, y el seguro de vida, después de un período de carencia, paga la suma asegurada también en caso de suicidio. Las causas tienen que buscarse en la competencia entre compañías y también en el deseo de otorgar, por razones de propaganda, la cobertura más amplia posible<sup>2</sup>.*

**La Tasabilidad:** La realización, o por lo menos el momento de la realización del acontecimiento es siempre incierto. Sin embargo, para poder asegurar, la posibilidad de la realización del acontecimiento fortuito debe poder tasarse.

-Para este efecto se utiliza en primer lugar la estadística, que reúne un gran número de acontecimientos individuales, los ordena y deduce de ellos ciertas leyes. Mediante la recopilación de millares de casos individuales resulta posible obtener indicaciones sobre el conjunto de los acontecimientos.

-El seguro no puede limitarse a sacar experiencias del pasado, sino más bien tiene que poder estimar las necesidades económicas del futuro. Gracias al cálculo de probabilidades se puede derivar de la estadística del pasado una proyección para el futuro y, a través de la misma, para las necesidades económicas futuras.

-La estadística y el cálculo de las probabilidades tan sólo pueden dar resultados si se basan en un gran número de casos. Tiene que cumplirse la «Ley de los Grandes Números». Según esta ley, sólo se obtiene una

<sup>2</sup> TESIS ASPECTOS PRACTICOS DEL SEGURO DE CASCO DE BUQUES; Sr. Galo Larrea Simmonds



regularidad estadística cuando el campo de observación, en el espacio y en el tiempo, tiene una extensión suficiente y cuando los objetos observados presentan cierta homogeneidad .

-Por lo tanto, el seguro necesita una base estadística. La gravedad del riesgo no tiene ninguna importancia. Un riesgo puede asegurarse, aunque sea muy grande, si se dispone de bases estadísticas, (el límite lo pone de todos modos el factor económico, es decir el precio); al contrario, un riesgo puede ser a primera vista bastante pequeño y sin embargo no podrá teóricamente asegurarse si faltan las bases estadísticas: durante mucho tiempo se rechazó el seguro de los planeadores.

-Tan sólo se hace posible el seguro cuando la comunidad de Aseguradores es tan grande que puede cumplirse la ley de los grandes números. Mediante el reaseguro se logra equilibrar los riesgos de pequeñas comunidades, desplazándolos sobre una infinidad de comunidades en el mundo entero.

*-La teoría según la cual los riesgos que no pueden tasarse y para los cuales no se dispone de informaciones estadísticas suficientes, no son asegurables, tiene una aplicación práctica sumamente restringida. En efecto, por razones de interés general o nacional, no se puede esperar para otorgar la protección del seguro hasta que se cumpla la ley de los grandes números. Los progresos en la técnica y la vida económica en muchos casos sólo son posibles si se brinda la protección del seguro desde el principio. Además, ocurre muy a menudo que con el propósito de aumentar los negocios y con el deseo de servir a un cliente se introducen nuevos ramos del seguro o se extiende la cobertura de pólizas existentes antes de que se disponga de estadísticas completas sobre la siniestralidad: seguro del riesgo atómico<sup>3</sup>.*

**La Analogía de los peligros:** Para que exista el seguro en su verdadero sentido, todas las personas que participan en la comunidad deben estar amenazadas por el mismo peligro. La realización del acontecimiento fortuito tiene que provocar la misma necesidad económica en todas.

---

<sup>3</sup> TESIS ASPECTOS PRACTICOS DEL SEGURO DE CASCO DE BUQUE; S. Galo Larrea Simmonds



## 1.2 REQUISITOS PARA SUSCRIBIR UNA PÓLIZA DE SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

### INFORMACIÓN REQUERIDA PARA SUSCRIBIR

La información descrita a continuación es la necesaria para cotizar y suscribir este ramo:

- **Armador:** Es decir el dueño de la nave
  
- **Nombre de la Nave:** Cada nave debe tener un nombre distintivo, Ej. Titanic,
  
- **Tipo de Nave:** Establecer si es pesquero, yate, buque de servicio portuario, etc.
  
- **Material de Casco:** Establecer si es de acero naval, madera, etc.
  
- **Radio de Operación:** Establecer si es de navegación fluvial, cabotaje, interoceánico.
  
- **Uso:** Establecer si transportarán personas, carga, etc.
  
- **Lugar y fecha de construcción:** Dónde y cuándo se construyó, es importante para conocer la capacidad del constructor y la edad de la nave.
  
- **Medidas y Capacidades:** Establecer la eslora, manga, puntal, tonelaje de registro bruto y neto del casco, calado.



- **Máquinas:** Establecer la marca, año de construcción, cilindraje y potencia.
- **Combustible:** Establecer si es gasolina, diesel, etc.
- **Sistemas de Seguridad:** Radiocomunicaciones, salvavidas, extinguidores, radares, etc.
- **Valor de la Nave:** Es importante desglosar los valores del casco y las maquinarias por separado.
- **Siniestralidad de los últimos cinco años:** La comparación entre primas pagadas y siniestros cobrados, nos hace conocer mejor el riesgo.

En general la información que hemos descrito se puede obtener de la matrícula de navegación que expide la Dirección de la Marina Mercante ecuatoriana, sin embargo, dependiendo del tipo de nave habrá mayor datos que considerar, ej.: El costo de redes y panga en un pesquero; y toda esta información se puede requerir del asegurado en todos los casos.



## 1.3 DATOS ESTADÍSTICOS DEL RAMO DE TRANSPORTE EN EL ECUADOR

**PERIODO 1985 - 2002**

### ACTUALIDAD DEL ECUADOR EN CIFRAS EN EL RAMO DE TRANSPORTE

ANO	PRIMA NETA	RECLAMOS	SINIESTRALIDAD
1985	6.725.810	4.675.862	70%
1986	9.826.383	4.390.919	45%
1987	10.366.304	9.461.969	91%
1988	8.557.402	4.354.715	51%
1989	7.824.921	5.288.837	68%
1990	9.190.180	2.954.078	32%
1991	9.066.719	3.287.268	36%
1992	8.517.930	7.564.005	89%
1993	10.086.330	3.636.405	36%
1994	11.411.380	3.387.475	30%
1995	9.129.167	3.745.860	41%
1996	8.590.315	7.947.932	93%
1997	9.735.135	3.803.321	39%
1998	7.784.745	4.947.459	64%
1999	4.689.284	4.534.194	97%
2000	8.873.410	10.182.971	115%

CALCULO DE RESULTADOS CyM		
140.335.416	%	P.N
84.153.260	60%	SIN
56.182.155	40%	UTIL BRUTA
28.067.083	20%	CON GASTOS
28.115.072	20%	UTIL NETA

140.335.416	84.153.260	60%
<b>DIFFERENCIA +/-</b>	56.182.155	

Esta póliza intenta cubrir a los armadores de los riesgos de mar e infortunios que pueden sufrir sus naves, que son utilizadas en el transporte de personas, mercaderías, pesca, etc. A continuación presento cuadro estadístico de 1985 a 2000 de las primas y siniestralidad del ramo<sup>4</sup>:

<sup>4</sup> SUPERINTENDENCIA DE BANCOS: Memorias de Superintendencia de Bancos 1988, Dirección de Seguros 1989, Ecuador

Estas cifras demuestran la magnitud del negocio y evidencian la incapacidad de las Compañías de Seguros Ecuatorianas autorizadas para operar el ramo (18 en total), para absorber estos riesgos por sí mismas, razón por la cual, se suscribe a través de contratos de reaseguros facultativos en los que cede casi la totalidad del riesgo, absorbemos pequeñísimas retenciones y ganamos comisiones en la mayoría de los casos.

Además de las consideraciones mencionadas, también influye el hecho de que es un ramo altamente tecnificado y no podemos prescindir de los mercados de reaseguros internacionales.

El mercado de clientes ecuatorianos podemos clasificarlo por el tipo de material del casco o por la actividad de la nave.

Por el tipo de casco, debemos mencionar que son preferibles las naves construidas con acero naval y fibra de vidrio, no siendo muy recomendable asegurar las naves de madera. Por su actividad las clasificaremos a continuación:

- |                   |                     |
|-------------------|---------------------|
| ❖ Pesqueros       | *Artesanales        |
|                   | - Atuneros          |
|                   | *Altura             |
|                   | - Camaroneras       |
|                   | - Sardineros        |
|                   | *Petroleros         |
| ❖ Carga de Altura | *Refrigerados       |
| O Cabotaje        | *Graneleros         |
|                   | *Contenerizados     |
| ❖ Placer          | *Lanchas deportivas |
|                   | *Yates              |
| ❖ Otros           | *Lanchas            |
|                   | *Lanchones          |
|                   | *Gabarras           |



## 1.4 TIPIFICACIÓN DE POSIBLES CAUSAS DE SINIESTROS

### LOS SINIESTROS Y SUS CARACTERÍSTICAS

Depende del tipo de accidente sufrido por la nave existen diferentes documentos e informaciones que serán necesarios para establecer si es un riesgo cubierto o no por la póliza de casco de buques y cual será la cantidad indemnizable conforme al ajuste del siniestro, pero a continuación los más usuales.

- ❑ Descripción de los eventos anteriores y posteriores al accidente y la causa probable del siniestro emitido por el asegurado.
- ❑ Daños y cuantificación del siniestro con las facturas soporte de los mismos.
- ❑ Acción propuesta para minimizar o evitar los daños
- ❑ Acta de protesta firmada por el Capitán, y refrendada por la Autoridad Marítima
- ❑ Reportes de inspección realizados en relación al accidente, por inspectores del asegurado y aseguradora.
- ❑ Detalle contabilizado de repuestos y reparaciones utilizados o realizados.
- ❑ Es importante que el asegurado retenga las piezas dañadas para revisión por parte de la Aseguradora.
- ❑ Lista de tripulación licenciada abordo al momento del siniestro.



## **LOS FACTORES QUE DETERMINAN LOS RIESGOS**

### **➤ La Clase y Naturaleza de la Mercancía**

La variedad de mercancías que pueden ser el objeto de un seguro de transportes y las diferencias fundamentales entre las distintas clases de mercancías en cuanto a su sensibilidad a pérdidas y/o daños, hace destacar el papel importante que desempeña el tipo de la mercancía como factor para determinar los riesgos. Encontrando criterios que se pueden clasificar en <sup>5</sup>categorías :

#### **según su estado físico:**

distinguimos productos:

- sólidos (maquinaria, textiles, minerales y metales, etc.)
- líquidos (petróleo, aceites, bebidas, pinturas. etc.)
- gaseosos (oxígeno, nitrógeno, propano, etc.)

pero también varios estados intermedarios, como por ejemplo:

- líquidos muy volátiles (éter, alcohol. gasolina etc.)
- semilíquidos (ciertos aceites y grasas, por ejemplo aceite de palma que es un líquido solamente en temperaturas mayores de 27 centígrados)

Además, podemos distinguir productos granulosos o en forma de polvo. como por ejemplo los cereales, el azúcar y el cemento. Según su estado. los riesgos que pueden afectar la mercancía son diferentes, y hasta las características:

- en productos sólidos puede haber rotura, oxidación etc.
- en productos líquidos, derrame mientras que otros riesgos afectan todas las mercancías, cualquiera sea su estado físico.

---

<sup>5</sup> Clasificación hecha por el Dr. Francisco Caiche en su Programa de Técnicas Aduaneras

### **según la forma en que se transportan:**

distinguiamos mercancías

-embaladas (productos elaborados, por ejemplo)

-sin embalar (automóviles nuevos, por ejemplo)

-a granel (trigo y petróleo, por ejemplo)

### **según su peso específico:**

Se puede apreciar mercancías más pesadas o menos pesadas que el agua. Este factor es importante, si tenemos en un barco cargas completas con unas u otras. Si el barco se carga enteramente con mercancía más pesada que el agua, por ejemplo con minerales a granel, queda todavía mucho espacio o volumen para más carga. Pero cuando el barco por su desplazamiento de agua ya no aguanta más: el centro de gravedad es en tal barco, muy bajo es decir, cerca del fondo del barco, se dice en tal caso que el buque tiene «mucho calado», y por ende mucha estabilidad. Se trata entonces de un «stiff vessel» como dicen los ingleses, es decir, de una nave torpe o inflexible que no cede a la acción violenta de las olas, así que éstas golpean tan fuertemente contra los costados del barco hasta destrozarlos y causar el hundimiento del barco.

Si el barco entero se carga con mercancía menos pesada que el agua, es decir liviana. como por ejemplo paja o madera. todo el volumen o espacio del barco está repleto de carga, mientras que el buque no tiene mucho calado todavía, es decir, podría aguantar más según su desplazamiento de agua. Entonces se carga también sobre cubierta hasta llenar todos los lugares posibles con carga. El resultado es que el centro de gravedad de tal barco está situado muy arriba y no tiene mucha estabilidad. Los ingleses hablan entonces de un «tender vessel». que es una nave «sensible» y que fácilmente zozobra cuando fuertes olas golpean contra sus costados. máxime cuando dichas olas logran mojar la carga de un lado solamente.



### **según su clase de comercio:**

Se puede distinguir mercancías de

-exportación -importación

-transporte interior

-cabotaje

y cada cual presenta diferentes riesgos. Mercancías de importación son normalmente más expuestas al robo que las de exportación.

Mientras que para las de exportación se dificulta la inspección y el ajuste de los siniestros.

### **según su género:**

-materias primas

-productos semielaborados

-productos elaborados

-productos alimenticios

### **según su naturaleza:**

distinguimos mercancías

-peligrosas

-perecederas y sujetas a rotura

-decoloración

-merma y derrame; infestación por insectos, etc.

calentamiento y combustión espontánea

-robo y ratería

### **o sensibles a**

-calor o frío



-mal olor

-humedad

radiactividad

El Asegurador debe, por lo tanto, obtener toda la información necesaria para poder clasificar la mercancía que debe asegurar, para establecer los daños y las pérdidas a las cuales dicha mercancía está sujeta o es sensible, y apreciar así la extensión de los riesgos en cuestión.

### ➤ **El Empaque de las Mercancías**



CIB-ESPOL



La naturaleza y el estado físico de las mercancías predestinan dentro de ciertos límites el empaque (líquidos no pueden embalsarse en sacos de arpillera!), existe dentro de tales límites cierto número de diferentes formas y posibilidades de embalar una determinada mercancía.

Por ejemplo, puede ser grande la diferencia si las mercancías se transportan en cajas de cartón o en cajas de madera. Si aseguramos maquinaria o aparatos, es muy importante saber si su embalaje consiste en cajones de madera íntegros, o si se trata de jabas o huacales de madera solamente. Si lo último fuese el caso, debemos saber si dentro de tales jabas, la mercancía viene protegida por papel de aceite, de alquitrán o una cubeta de plástico. Si se trata de productos granulosos o en forma de polvo, es de suma importancia saber si el embalaje consiste en sacos de yute o arpillera o en bolsas de papel, cuántos pliegos tiene el saco o la bolsa y cuánto pesa lleno.

Si aseguramos productos en pacas o fardos (algodón, sacos de yute vacíos, etc.) es indispensable saber si tales pacas o fardos han sido hechos a mano o prensados con por ejemplo : fuerza hidráulica.

Al cubrir líquidos o semilíquidos en barriles, barricas o tambores y canecas, es importante saber si el envase es de metal (hierro o acero), de cartón o



fibra, de polietileno (u otro material plástico similar) o de madera. y si es de madera, debemos saber además la clase de madera, porque no es lo mismo un barril de madera de pino o uno de madera de roble o raulí.

Para apreciar el riesgo que presentan productos enlatados o embotellados, es indispensable saber, si las latas o las botellas vienen en cajas de cartón o en cajas de madera o si vienen primero en cajas de cartón y estas a su vez en cajas de madera.

En algunos casos es también importante saber si el embalaje lo ha efectuado una persona experta que si entiende en embalaje o una persona que tal vez nunca ha empacado algo para un transporte marítimo. Por lo tanto, se estipula a veces en los seguros de efectos personales o de mudanza la garantía expresa «professionally packed», es decir, se supedita la cobertura a que tal mercancía esté embalada profesional mente (por una empresa o persona especializada en embalajes).

#### ➤ **El Medio de Transporte**

El factor del medio de transporte como co-determinante de los riesgos tiene dos diferentes aspectos:

**Primero:** la clase del medio de transporte (camión, ferrocarril, avión, barco) **Segundo:** el estado en que se encuentra dicho medio de transporte.

En nuestro caso nos importará desarrollar las movilizaciones que se realizan vía marítima.

**Si el transporte es marítimo** (similares son las informaciones para transportes fluviales y lacustres) nos hacen falta toda una serie de informaciones importantes para poder apreciar bien el riesgo envuelto. La información básica es el nombre exacto del buque. Con este dato nos podemos procurar gran parte de la información adicional necesaria de los registros y demás libros de referencia:

-tamaño del buque: este se suele indicar en toneladas de registro brutas (Gross Register Tons = G.R.T.). La tonelada de registro es una medida de volumen que equivale a 2,83 metros cúbicos. El tonelaje de registro bruto

comprende el volumen de todas las bodegas, pañoles, carboneras, cámara de máquinas, camarotes y superestructuras cerradas de un buque: el tonelaje de registro neto comprende solamente las bodegas que sirven para el transporte de mercancías y pasajeros, sin contar pañoles, carboneras, etc. La capacidad de carga se indica en toneladas métricas, las cuales sin embargo, no nos interesan aquí puesto que no indican bien el tamaño del buque. El tamaño del buque es importante puesto que un buque pequeño - digamos de menos de 1.000 ó 500 toneladas brutas- se siniestra o se pierde más fácilmente que un buque grande. Del otro lado, un buque inmenso de más de 40.000 toneladas brutas tiene dificultades -en caso de una emergencia- de encontrar remolcadores suficientemente fuertes para asistirlo o salvarlo, y no todos los puertos tienen facilidades para recibir tales buques grandes. Los gastos de salvamento -que finalmente se distribuyen en avería gruesa- son normalmente enormes. Sin embargo, un buque grande presta más seguridad y protección a su carga que un buque muy pequeño.

-el pabellón o la bandera bajo la cual navega el buque es también una indicación de suma importancia para el Asegurador. De la bandera depende a qué legislación está sujeto un buque, y de tal legislación a la vez dependen el mantenimiento del buque, la calidad de su tripulación, las medidas de inspección a que se somete más o menos periódicamente, las medidas de seguridad que debe ofrecer el buque a su tripulación, pasajeros y carga y también la responsabilidad legal del armador. En algunas naciones los respectivos reglamentos son muy severos, y un buque tiene que estar en muy buen estado para poder obtener el certificado de navegabilidad y con tal el permiso de zarpar; el buque como tal tiene que estar en perfectas condiciones, sus aparejos e instrumentos de navegación tienen que estar completos y en buen estado y su tripulación tiene que reunir un cierto mínimo de cualidades, sobre todo el capitán y los oficiales.

En tales países se puede registrar normalmente tan sólo un buque que pertenezca a una persona o empresa nacional o a intereses nacionales. Dichos países también se han adherido a los convenios internacionales que establecen reglamentos acerca de la seguridad de la vida en alta mar; acerca de la colisión y responsabilidad de los buques y acerca de los

conocimientos de embarque. Pero hay otros países que no exigen prácticamente nada más que el registro y el pago de unos derechos o impuestos bien reducidos para permitir a un barco de navegar con su pabellón. Tales facilidades las dan a todo el mundo sin considerar que un buque tenga o no intereses con dicho país, ya veces el buque ni siquiera tiene que presentarse en un puerto de dicho país. Por lo tanto, hay muchos armadores en el mundo entero que -para evadir los impuestos y derechos más altos y los reglamentos y legislaciones más severos de sus propios países- hacen registrar sus buques o sus flotas enteras en uno de los países extremadamente liberales. y por ponerse los buques bajo tal pabellón o bandera por mera conveniencia personal, los pabellones y banderas de dichas naciones se llaman en el mundo marítimo «Flags of Convenience», es decir «Banderas de Conveniencia». Los armadores que tienen registrados sus buques bajo «pabellones de conveniencia» generalmente no tienen que cumplir ni con las más mínimas reglamentaciones de seguridad, no están sujetos a los convenios internacionales no firmados por tales naciones, no pagan impuestos altos ni sueldos mínimos como los demás, no responden por su negligencia y además no están sujetos a las reglamentaciones internacionales que limitan la capacidad de carga. Es obvio que un buque que navega bajo una «bandera de conveniencia» representa generalmente un riesgo mucho más grave que un buque que está en buenas condiciones y sujeto a inspecciones periódicas. Los ingleses utilizan en lugar de «buques bajo banderas de conveniencia»

-también otra expresión, hablan de «Panthonlib Vessels», lo que quiere decir tanto como buques bajo pabellones de Panamá, Honduras y Liberia, que son precisamente las más conocidas banderas de conveniencia. Pero también hay otros países cuya bandera tampoco es vista con mucho aprecio en los mares del mundo, sin que sean banderas de conveniencia.

Veamos por ejemplo el caso de Grecia. La flota griega está compuesta, en un porcentaje bastante alto, de buques que han sido construidos durante la última Guerra Mundial, y las estadísticas internacionales de los últimos años han demostrado que la flota mercante griega ha tenido un porcentaje de pérdidas totales mucho más elevado que el promedio internacional. Por lo



tanto, ya hay algunos Aseguradores que cobran sobreprimas al asegurar mercancía transportada en buques con pabellón griego<sup>6</sup>.

-el año de construcción del buque nos indica su edad ya veces otras circunstancias importantes acerca del barco. Usualmente, podemos decir que cuanto más viejo un buque, menos seguridad y protección presenta durante un trayecto marítimo. Las razones son varias: ya no es tan resistente por el desgaste normal que ha sufrido, el equipo es muchas veces anticuado, un buque viejo generalmente no atrae la mejor tripulación, y muchas veces el armador no representa un buen riesgo moral por su potencia financiera que no suele ser mayor (si lo fuese, el armador habría adquirido un buque más moderno que rinde más). No se puede fijar una edad ideal para todos los buques, puesto que mucho depende de su mantenimiento y de su forma, y sobre todo de su material de construcción. Existen buques de línea, para pasajeros, que tienen alrededor de 30 años o más y representan todavía un buen riesgo. Buques de carga ya presentan un riesgo mayor generalmente cuando pasan de los 15 años, mientras que buques-tanques ya presentan riesgos mayores al pasar de los 10 años (por la mayor corrosión por ejemplo). Un ejemplo que nos indica que a veces el año de construcción de un buque nos permite también otras conclusiones, son todos aquellos buques construidos en los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial (conocidos como «Liberty», todos alrededor de 7000 toneladas brutas, o los «Victory» o buques-tanques «T-2», etc.). Dichos buques fueron construidos en un ritmo tremendo, casi de urgencia, con el fin de transportar tropas y material de guerra de los Estados Unidos a Europa u otros campos de batalla, sin pretender ser de una resistencia durable. Sin embargo, hoy día, es decir más de 50 años después, algunos de estos buques siguen cruzando los mares del mundo. Unos han sido reforzados mientras tanto, otros no. y dadas las circunstancias bajo las cuales fueron construidos, no es sorprendente que ya no ofrezcan la seguridad necesaria: un alto porcentaje de las pérdidas totales que ocurren año por año corresponde a estas naves. Es esta la razón por la cual el mercado de Londres, junto con muchos otros Aseguradores del mundo, está cobrando sobreprimas para todo buque que tenga más de 15 años.

<sup>6</sup> RAUL GONZALEZ HEVIA: Manual de Seguro Marítimo



Estos cuatro datos mencionados hasta ahora (nombre, tonelaje, bandera y año de construcción) junto con el puerto de registro, son los medios de identificación de un buque. Con todos estos datos -a veces nos basta el nombre solo - podemos localizar un buque en los registros internacionales, del cual el más importante es el Registro de Lloyd's. Podemos desprender entonces del registro otros datos de gran importancia para apreciar los riesgos que corren las mercancías transportadas en un determinado buque. Entre estos figura en primer lugar:

-la Clasificación del Buque: Hay varios institutos o entidades en el mundo que se dedican a clasificar buques, siendo el más conocido el de Lloyd's. Tales entidades otorgan a los buques que reúnen las condiciones prescritas en los respectivos reglamentos (buen estado, perfectas condiciones, inspección anual y reparaciones y trabajos de mantenimiento periódicos, etc.) cierta clasificación. La clasificación del Registro de Lloyd's es la denominada «100A1». Si dicha clasificación está precedida de una cruz de Malta, quiere decir que el buque ha sido construido bajo la inspección y reglamentación de Lloyd's. La insignia «LMC» significa que también la maquinaria del buque corresponde al reglamento de Lloyd's. Si la mayoría de los buques mayores de 1000 toneladas del mundo entero figuran en el Registro de Lloyd's, esto no quiere decir que también estén clasificados con Lloyd's. Esto es el caso solamente si en la respectiva columna aparece una de las insignias arriba mencionadas. A veces aparecen iniciales que se refieren a otro instituto de clasificación, y en tales casos sabemos que el buque en cuestión está clasificado por ejemplo con el Lloyd's Germánico (GL) o el American Sureau of Shipping (AS) o el Registro Italiano (RI), etc.



-el material de construcción es otro dato importante que nos indica el registro. Es lógico que un barco de madera ya debe considerarse de antemano como riesgo más grave que uno de hierro o acero. Un barco de madera enchapado con metal no representa un mejor riesgo cuando tiene algunos años, porque la madera puede podrirse debajo de la chapa sin que nadie se dé cuenta.



-el medio de propulsión es importante saber si el barco transportador es un vapor o una moto-nave (riesgo similar) o si se trata de una embarcación sin medio de propulsión propio que es remolcada, o de un velero. Es obvio que un velero constituye un riesgo mucho más grave que cualquier vapor o motonave, y normalmente limitamos nuestra cobertura en transportes con veleros a «pérdida total solamente».

-el armador es de gran importancia saber si el barco pertenece a una flota de cierta importancia, o si es propiedad de una naviera o hasta del propio capitán, que no tienen otra embarcación de cierto tamaño. El riesgo suele ser bastante grave cuando el transporte se efectúa con un barco que es propiedad del mismo capitán o de una naviera que no merece el nombre de tal. El riesgo moral del armador es entonces demasiado grande, y lo mejor que podemos hacer es desaconsejar a nuestro Asegurado dicho medio de transporte, o limitar la cobertura a «pérdida total como consecuencia de la pérdida total del buque solamente» .

En la práctica, y sobre todo cuando se trata de importaciones, en muchos casos no sabemos de antemano cuál va a ser el buque que transportará la mercancía, y lo único que nuestro Asegurado puede exigir de su suministrador es, embarcar la mercancía en un barco de una compañía naviera seria. Como el detalle del barco es sin embargo un dato esencial para poder apreciar un riesgo y fijar la prima adecuada, y el Asegurado quiere conocer la prima que cobramos, no nos queda sino una sola solución. Fijamos la prima como si la mercancía se transportara en un buque clasificado de primera, y para un transporte a bordo de un buque que no correspondiera mantenemos la cobertura en vigor, sujeta sin embargo a la sobreprima a que hubiera lugar. Para tal fin utilizamos la llamada «Cláusula de Clasificación». Esta da al Asegurador la posibilidad de cobrar una sobreprima en cada caso que el buque no esté clasificado de primera en uno de los registros internacionalmente reconocidos, o si el buque tuviera más de 15 años de edad. Si la sobreprima corresponde al exceso de edad solamente, podemos guiarnos por la escala de sobreprimas fijadas por el Comité de Tarificación del Instituto de Londres. Si la sobreprima correspondiese a otra razón (no clasificación por ejemplo), habría que fijarla de caso en caso según sus propios méritos.



En muchos casos -y sobre todo cuando tenemos nuestras dudas acerca de la calidad del buque que se utilizará- podemos anular los dos últimos incisos de la Cláusula de Clasificación, es decir, establecer en la póliza una exclusión expresa para todos aquellos transportes que se lleven a cabo con un buque que no está clasificado en uno de los registros internacionalmente reconocidos. Esto nos dará la posibilidad de rechazar un reclamo si en caso de un siniestro dudoso parece envuelta la mortalidad de la respectiva naviera. Es ésta una medida de precaución para el Asegurador que hay que tener muy en cuenta.

Si tenemos por ejemplo una mercancía perecedera que se transporta en un buque que no conocemos, también podemos estipular la garantía de que dicho buque tenga instalación frigorífica y esté debidamente equipado para llevar a cabo el transporte en cuestión. Otra garantía que podemos estipular si no conocemos el buque, es la que supedita nuestra cobertura a un «certificado de navegabilidad expedido por una autoridad competente» precisamente para el transporte o viaje en cuestión.

Sin ninguna medida de precaución o cláusula de «escape» no deberíamos asegurar nunca un transporte marítimo sin conocer el respectivo buque y sus cualidades; por lo tanto, debe figurar la «Cláusula de Clasificación» en toda póliza abierta!



## **CAPITULO 2**

# **RIESGOS, COBERTURAS Y MARCO** **LEGAL DEL SEGURO DE TRANSPORTE** **MARITIMO**



**CIB-ESPOL**

## **2.1 RIESGOS USUALMENTE CUBIERTOS POR LAS POLIZAS DE SEGURO MARITIMO**

### **1. PERDIDA TOTAL SOLAMENTE**

Ocurre cuando la nave es físicamente destruida o cuando el Armador está irremediablemente privado de la Nave

### **2. PERDIDA TOTAL CONSTRUCTIVA (CTL)**

Se da el caso cuando parece imposible que la nave pueda ser recuperada, o cuando sólo puede ser recuperada y reparada a un costo que excedería el valor asegurado. También, cuando el armador crea que su nave está en situación de CTL y desea reclamar por tal pérdida a sus aseguradores; es necesario que ellos notifiquen el "abandono" de la nave a favor de los aseguradores tan pronto como sea razonablemente posible después del siniestro; importante, también, es que los armadores provean los suficientes detalles e información de valores y gastos para establecer que el CTL ha ocurrido.

### **3. DAÑOS POR AVERIA PARTICULAR A UN BUQUE**

La avería particular, es una pérdida provocada por un peligro o riesgo amparado bajo un seguro. A continuación se detalla algunos ejemplos del tipo de riesgo normalmente recuperables de los aseguradores:

- a) Daños provocados por mal tiempo
- b) Daños por varamiento o varadura (cualquier daño provocado al casco o a la máquina durante los esfuerzos para reflotar la nave, estando varada y en posición de peligro; es un daño de avería gruesa A.G. se tratará posteriormente).
- c) Daños por fuego (los daños provocados en el esfuerzo de extinguir un fuego, ejemplo: el uso de agua, es un daño de avería gruesa).



- d) Daños sufridos por la nave en una colisión.
- e) Daños sucedidos ala nave como resultado de contactar con objetos externos, hielo inclusive (choque).
- f) Daños provocados por explosión de caldera, rotura de eje, o la aparición de cualquier defecto latente en la maquinaria o casco. Es importante notar que solamente la pérdida por consecuencia de estos accidentes es recuperable de los aseguradores, bajo la póliza normal, por ejemplo: si un parte de la maquinaria se rompe a consecuencia de un defecto latente en la misma, el costo de reparación del daño provocado por tal avería es recuperable del asegurador; pero el reemplazo de la parte en si junto con una proporción de cualquier gasto incidental adicional (esto es el costo de abrir la pieza de la maquinaria donde la parte latentemente defectuosa está localizada) debe ser absorbido por el Armador.
- g) Daños provocados por explosión a bordo o en cualquier otra parte, por un accidente al embarque, descarga o manipuleo de carga o combustible y cualquier daño provocado por el contacto de aeronaves.
- h) Daño provocado por negligencia de la tripulación de la nave o reparadores.

#### **4. DAÑOS EN QUE EL ARMADOR ES RESPONSABLE DE PAGAR A OTRAS NAVES Y SUS CARGAS A CONTINUACION DE UNA COLISION (RDC)**

Bajo el formato normal de póliza, las responsabilidades a terceras partes, junto con la costa legal, incurrida con el consentimiento de los aseguradores serían cubiertos por los mismos. Algunas formas de pólizas proveen que tales daños y costos se indemnizarán en su totalidad mientras otros solo pagan una proporción de  $\frac{3}{4}$  de estos rubros.



Si la colisión con una nave hermana de propiedad del mismo asegurado, esta circunstancia no afectará el reclamo bajo el rubro; sin embargo, la proporción de responsabilidad en tal colisión, deberá ser establecida mediante arbitraje.

## **5. PROPORCION QUE DEBEN PAGAR LAS NAVES EN LA AVERIA GRUESA O SALVATAJE**

Cuando una pérdida de A.G. es incurrida por las partes en una aventura marítima (nave, carga, flete en riesgo, etc.) cada una contribuye a esa pérdida en case de su valor final de la aventura. La proporción por la cual la nave es responsable podrá sé recuperada en su totalidad de los aseguradores de casco, siempre y cuando la nave esté asegurada por un monto igual o mayor a su valor sano.

Si el valor sano de la nave excede al valor asegurado, entonces una parte del reclamo dentro de la proporción en que la nave debe contribuir a la A.G. o salvataje, no será recuperable de la póliza de casco y maquinaria; pero podría ser recuperada bajo cualquier póliza de Exceso de Responsabilidad, si es que ha sido adquirida.

### **GASTOS DE ESFUERZO Y TRABAJO**

El asegurado tiene una responsabilidad bajo su contrato de seguro que es, la de tomar todos los pasos razonables para evitar o minimizar cualquier pérdida por la cual se podría tener un reclamo bajo la póliza. En términos generales, los gastos incurridos al tomar tales pasos son recuperables de los aseguradores.

## **DEDUCCIONES DE RECLAMOS**

En el evento de una pérdida total (actual o constructiva) es normal que los aseguradores paguen al asegurado el valor total asegurado de la nave. Con



relación a otras formas de reclamo bajo la póliza, la mayoría de los seguros modernos proveen que respecto a cada ocurrencia o siniestro que dé paso a un reclamo a los aseguradores un exceso fijo sea deducido del total de tales reclamos, mismo que es denominado "deducible".

### **RIESGOS NO CUBIERTOS**

Las pólizas marítimas no cubren daños con respecto a los siguientes casos:

- a) Daños pagados por el asegurado en relación a pérdida de vida o accidentes personales producidos en una colisión.
- b) Daños pagados a la carga, ocasionados durante la permanencia de esta en la nave asegurada, como resultado de la colisión.
- c) Costo de la remoción de escombros, daños a muelles, contaminación, etc.
- d) Responsabilidad hacia la carga proveniente del hundimiento de la nave bajo su contrato de transporte.
- e) Pérdida de vida o accidente, gastos de repatriación, gastos médicos de la tripulación o estibadores bajo el mando del asegurado, etc.
- f) Demoras, pérdidas provocadas por huelgas, etc.

Estos reclamos, en la mayoría de las circunstancias, pueden ser cubiertos por cualquier Asociación de Protección de Indemnidad<sup>7</sup>.



---

<sup>7</sup> P & I Club

## 2.2 CONCEPTO DE AVERIA GRUESA

Mientras los daños que hemos abordado en la sección previa, se suscitan de los que se puede denominar en términos generales "accidentes". Las pérdidas de A. G. son siempre el resultado de un acto voluntario, el cual es llamado " Acto de Avería Gruesa" y la Ley Inglesa define el Acto de A. G. como existente cuando un sacrificio o acto extraordinario es voluntaria y razonablemente efectuado y acaecido en tiempo de peligro, con el fin de preservar la propiedad en peligro en la aventura común. La A.G. es, en su esencia, separada del seguro marítimo, mismo que se involucra solamente cuando el monto a pagarse como contribución esta determinado y es a su vez reclamado a los aseguradores.

Es necesario, por lo tanto, que el Armador en primera instancia pueda identificar lo que podría constituir una situación de A.G. y luego, saber que pasos tomar cuando tal situación se ha dado.



## 2.3 COMO IDENTIFICAR UNA SITUACION DE AVERIA GRUESA

La A.G. toma numerosas formas pero, las siguientes son los tipos de situaciones más comunes de encontrar:

- a.1. Cuando la carga es lanzada al mar (echazón) para la seguridad común.
- a.2. Cuando la nave está varada y en posición de peligro, y se daña el casco o la maquinaria en los esfuerzos de reflotar.
- a.3. Cuando hay un incendio a bordo de la nave y se provoca daños a ésta o a la carga por las medidas usadas para extinguir el fuego, ej. El agua.
- a.4. Cuando la nave esta varada y en posición de peligro, y se incurre en gastos debido a los esfuerzos para reflotar; ej. Gastos de alijo, remolcadores, etc.
- a.5. Salvataje bajo contrato.
- a.6. Gastos incurridos para llegar y mientras permanece en un "puerto de refugio", tanto para la seguridad común como para realizar reparaciones que permitan proseguir el viaje seguro a partir de dicho puerto.



b) **PASOS QUE DEBERAN TOMARSE**

Si se da una situación de A.G. en el transcurso de un viaje, el Armador es responsable de obtener las seguridades de A.G. de las partes en la aventura común, que serían potencialmente responsables de contribuir a los sacrificios o gastos hechos o incurridos.

En casos normales, esto significa el contacto a los intereses de la carga para la provisión de seguridades. Esto usualmente es realizado por el agente de la nave en los puertos de destino, en base a los detalles obtenidos en el manifiesto de la carga. El Armador tiene el derecho de retener la entrega de la carga hasta que dichas seguridades sean entregadas y satisfactoriamente aceptadas.

Las siguientes formas de seguridad son las utilizadas por los Armadores, mismas que pueden ser obtenidas a través de los ajustadores de avería:

- b.1. **Bono de A.G.** firmado por el consignatario.
- b.2. **Garantía de A.G.** firmada por el asegurador de la mercadería.
- b.3. **Depósito de A.G.**, mismo que es un depósito en dinero el que se calcula como un porcentaje del valor estimado en el mercado de la mercadería. Este porcentaje se determina mediante la comparación entre los gastos de A.G. totales estimados y el estimado del valor total de la carga que debería contribuir de la A.G. El porcentaje del depósito en la práctica, que se aceptaría, sería del 15% del valor contribuyente por parte de la carga.

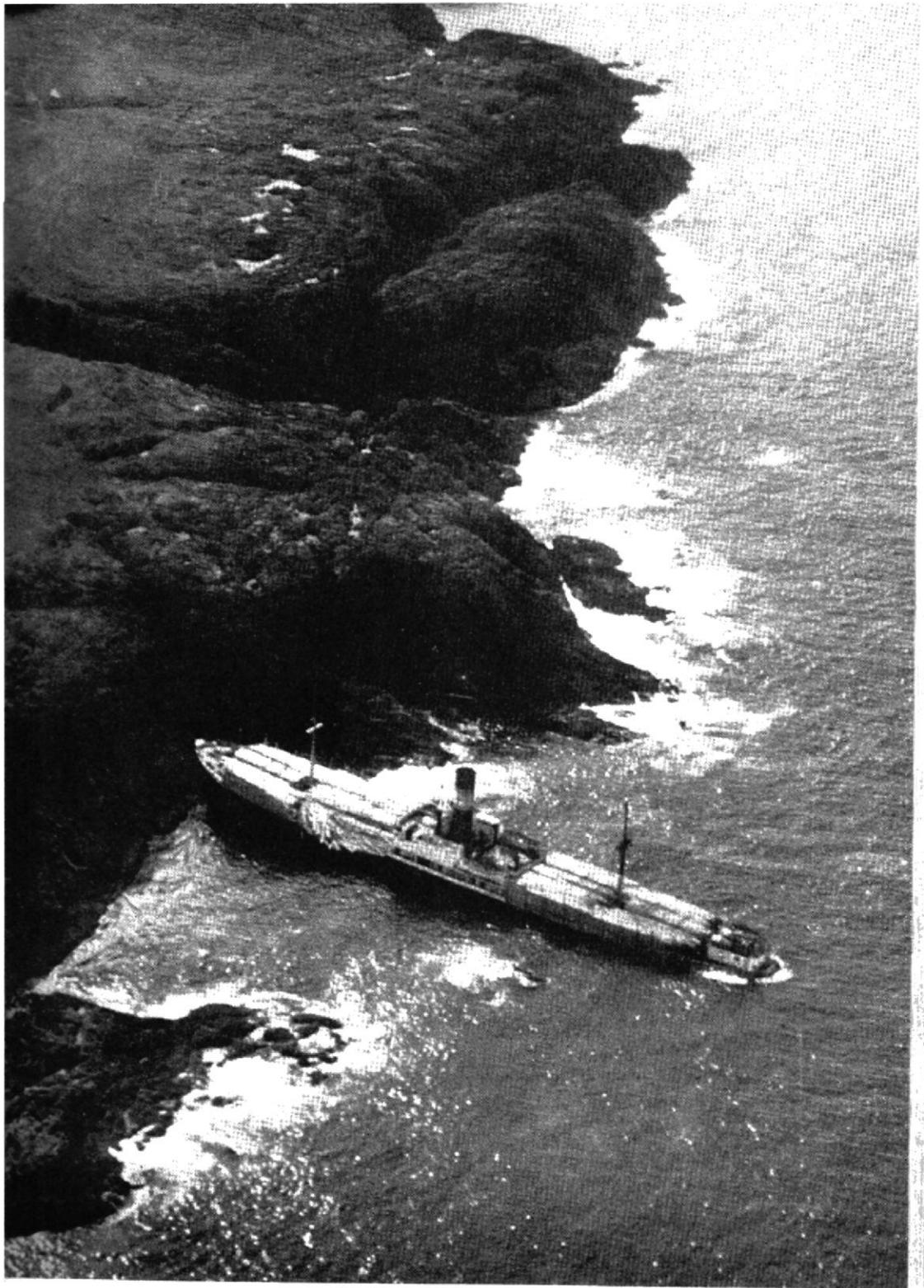
Cuando se tomen depósitos, "recibos" de depósitos de A.G. deben ser otorgados a quienes lo hagan. En ninguna circunstancia dichos recibos deben ser emitidos en duplicado, ni tampoco deberá otorgarse un duplicado para reemplazar el recibo original si se hubiere perdido;

el monto del depósito debe establecerse en la moneda receptada. El registro del mismo debe ser completo y en el formato establecido por las asociaciones de ajustadores, y quien lo otorga retendrá el talonario correspondiente.

Los consignatarios que otorguen este depósito deben ser informados por los Agentes de las naves (o cualquier persona responsabilizada de obtener la seguridad de A.G.) que el balance contribuyente de los depósitos podrá ser reembolsados si fuera el caso; solamente luego de la devolución del recibo del depósito original, o una carta de indemnidad al ajustador. La totalidad de los fondos que resultaren de dichos depósitos deberá ser colocada en una cuenta bancaria separada, y si es posible a intereses, a favor de los representantes tanto de la nave como de la carga.

- b.4. Adicionalmente, a las seguridades que hemos tratado anteriormente, a los intereses deberá solicitársele que provean un "formato de avalúo" de A.G., respecto a sus embarques particulares. Esto ayudará al Ajustador de Avería en el cálculo respectivo y también deberá acompañarse copias de las facturas de la mercadería.





(photograph by courtesy of Beaverbrook Newspapers)

The "Agios Minas" aground on the island of Islay in September 1968. Both the vessel and her cargo were total losses.



## 2.4 EL AJUSTADOR DE AVERIAS

En los mercados de seguros establecidos por largos años, como es Londres, el Armador ha tenido tradicionalmente el derecho de designar al Ajustador de su elección. Esta práctica hasta nuestro días es seguida, pero en algunas ocasiones las instrucciones al Ajustador de Avería son dadas por el Asegurador o corredor de seguros. Indistintamente de quien designe al Ajustador se espera que el mismo actúe en base a su imparcialidad e independencia, misma que debe ser aplicada al ajuste.

Cuando un siniestro ocurre el Armador deberá inmediatamente informar a su ajustador para obtener sus recomendaciones sobre las medidas a tomarse para proteger su posición como asegurado, no solamente en relación con los aseguradores de casco sino también contra cualquier tercera persona, esto es, intereses de la carga, fletadores, nave colisionada o salvadores. Es necesario que el Ajustador esté informado del desarrollo del incidente en todo momento para que el mismo pueda guiar al Armador en el siniestro.

El tipo de ayuda que un ajustador pueda darnos varía de acuerdo al tipo de emergencia que afrontemos, pero lo más importante es que es una autoridad en la materia y es imparcial, por lo que los aseguradores debemos confiar en su juicio.

Ejemplos:

### 1. **Avería Gruesa**

El Ajustador nos dará consejos preliminares de cómo actuar en el caso que luego recibir los manifiestos, contratos de transporte, él mismo podrá supervisar la obtención de seguridades de A.G. de los intereses de la carga; coordinando con las Agencias de Armador que realizaren la recolección de dichas seguridades en los puertos de destino.

## 2. Reclamos de Avería Particular

Luego de ser informado el Ajustador del siniestro, éste podrá recomendar los pasos a tomarse, lo que incluye la designación de Inspectores y si fuera necesario las instrucciones que deberán dárseles. Además, una vez terminada las reparaciones el Ajustador hará conocer al Armador la lista de información y documentación necesaria para finalizar el ajuste. Si hubiera complicaciones por desacuerdo entre el Inspector de la aseguradora y el Representante del Armador, en cuanto al costo y estimación de las reparaciones o causa del daño, el Ajustador con ayuda de su Ingeniero Consultor podrá manejar el problema y aclarar la posición dentro de la póliza.

## 3. Cuando la nave del Armador colisione con otra nave

Una vez informado el Ajustador de la colisión podrá recomendar los pasos a tomarse para protegerse contra la otra nave, lo que incluye la designación de Abogados, toma de declaraciones juramentadas e inspecciones necesarias para conocer el daño provocado a ambas naves, etc.

Normalmente el establecer el porcentaje de responsabilidad en la colisión sería negociado entre los Abogados de las naves respectivas; pero si durante este período se llevaran a cabo reparaciones permanentes por parte del Armador, el Ajustador podrá preparar un ajuste preliminar del reclamo bajo la Póliza de Casco.

Una vez determinada la responsabilidad entre las partes, el Armador perjudicado podría presentar un reclamo por los daños recibidos y lucro cesante, mismo que podría ser preparado por el Ajustador para ser presentado a la otra parte.

Una vez que el reclamo presentado por el Armador perjudicado haya sido debidamente finiquitado entre las partes, el Ajustador podrá emitir un ajuste dividiendo lo recuperado de la



CIB-ESPOL



otra nave, los daños Avería Particular no recuperables y costos legales incurridos.

#### **4. Salvataje**

Cuando la nave se encuentra varada, incendiada o en colisión y se necesita salvataje, el Ajustador podrá guiar al Armador en el tipo de contrato de Salvamento que deberá utilizarse con los salvadores potenciales y si fuera necesario el Ajustador ayudará en la designación de un Abogado adecuado para proteger los intereses del Armador.

A continuación de un salvataje exitoso, normalmente el Salvador exigirá la entrega de una seguridad adecuada por parte de la propiedad salvada. Particularmente en el caso de carga general, lo que podrá ser extremadamente complicado y lento, por lo cual la intervención de un Ajustador podría ahorrar mucho tiempo.

Usualmente el salvataje involucra un caso de Avería Gruesa y el Ajustador podrá en sus cálculos diferenciar todos los rubros contribuyentes y su proporción.

#### **5. Pagos a Cuentas**

Es notable que uno de los mayores problemas que afronta el Armador es la tardanza entre finiquitar las cuentas por reparaciones y recibir la indemnización de los aseguradores. Sin embargo, en los casos en que se designa un Ajustador de Avería, el Ajustador está en posición, dependiendo de la dificultad del caso y/o carga con relación a una proporción razonable de sus responsabilidades eventuales conforme a la información que ya conoce.



## 2.5 ASPECTOS LEGALES DEL RAMO DE TRANSPORTE EN ECUADOR Y A NIVEL INTERNACIONAL

En el título V Del Transporte, Sección 1ª. Del transporte en general, del Código de Comercio del Ecuador, hace referencia en su artículo 205, que "el transporte es un contrato en virtud del cual uno se obliga, por cierto precio a conducir de un lugar a otro personas que ejerzan el comercio o viajen por alguna operación de tráfico, o mercaderías, ajenas, y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas" denominándose como "**porteador**" aquel que contrae la obligación de conducir, el que lo hace por agua, toma el nombre de "**patrón**" o "**barquero**", el que encarga la conducción se llama "**cargador**", remitente o consignante, y llamando a quien envía las mercaderías "**consignatario**"<sup>8</sup>.

La cantidad que el cargador se obliga a pagar por la conducción, se llama **porte**. Nuestra legislación designa la Sección 2ª. " De la Carta de Porte ", en la que define a la carta de porte como el documento que las partes otorgan para acreditar la existencia de la obligación, las condiciones y entrega de la mercadería al porteador.

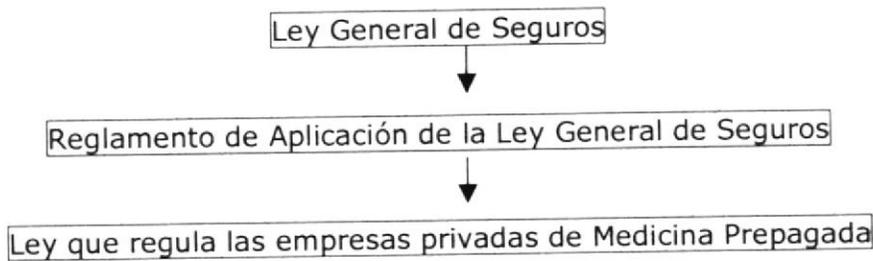
También este cuerpo legal hace referencia de las obligaciones y derechos del cargador, del porteador, del Consignatario, y de las reglas relativas al transporte ajustado con empresarios públicos.

La Superintendencia de Bancos y la Intendencia de Seguros son los órganos encargados de crear la normativa aplicable en el campo de seguros.



<sup>8</sup> Código de Comercio, artículo 205

Los tres instrumentos normativos principales son:



En Chile, existen adicionalmente dos tipos de instituciones privadas que administran seguros:

- AFP's: se encargan de administrar fondos de pensión jubilar y cesantía. El flujo de dinero de las AFPs es lento y continuado a lo largo de un período extenso de tiempo.
- ISAPRE: son los institutos de salud prepagada. El flujo de dinero de estos es rápido.

Inclusive, existe una Superintendencia de AFP's y una Superintendencia de ISAPREs.

En el Ecuador se introdujo el concepto de medicina prepagada recientemente, pero no se lo incorporó tal y como está concebido en Chile. En el Ecuador, cuando aparecieron las empresas de medicina prepagada, éstas eran aprobadas y controladas por la Superintendencia de Compañías, pues funcionaban bajo la figura de sociedades anónimas. Esto producía que funcionaran con un capital menor que si el control lo hubiese efectuado la Superintendencia de Bancos, y que las reservas obligatorias fueran inexistentes comparado a las exigidas para las demás instituciones administradoras de seguros.

A partir de 1998 se modificó esta situación, y las empresas de salud prepagada (como Ecuasanitas) pasaron al control de la Superintendencia de Bancos, exigiéndose para su constitución la suma de 80.000 UVC's<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> SUPERINTENDENCIA DE BANCOS:Memorias de Superintendencia de Bancos 1988, Dirección de Seguros 1989, Ecuador

La Ley General de Seguros establece que para la constitución de compañías aseguradoras, se requiere un capital mínimo pagado de 750.000 USD y un mínimo de cinco socios.

Respecto a las normas de prudencia técnica y financiera, establece, por ejemplo, que como margen de solvencia, las compañías aseguradoras deben guardar una relación de 1 en el patrimonio por cada 6 de prima neta de riesgos que asuman.

Así mismo, habla sobre la reserva incurrida no reportada, que se utiliza para cubrir siniestros ocurridos y no reportados o I.B.N.R. (aquellos que pudieron suceder y no han sido reportados).

La Ley General de Seguros contiene menciones sobre pólizas y tarifas, sobre compañías de reaseguros (en el Ecuador existen solo dos: Reaseguradora del Ecuador y Reaseguradora Universal), normas de vigilancia, existencia y control de las cías. Aseguradoras (por ejemplo, deben presentar balances todos los meses), normas de auditoría externa, sobre sanciones, sobre reclamos administrativos, el régimen de fianzas aplicables a las cías. de seguros, normas sobre cesión y fusión, sobre liquidación (puede ser forzosa, como la que opero para Ecuaseguros, Norwich, Amazonas, Continental) o voluntaria.

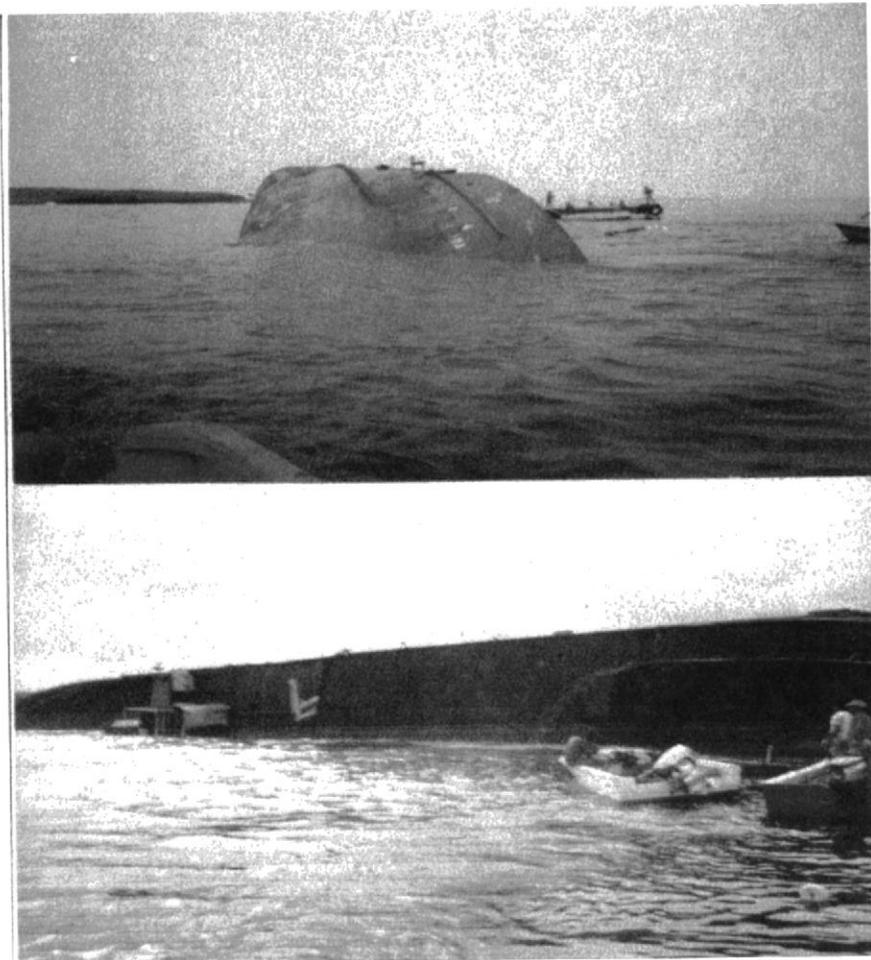
Por su parte el Reglamento contiene menciones relativas al ámbito de a ley, a los procedimientos de constitución, a la forma en que deben invertir sus capitales, a la forma en que debe entregarse la información a los órganos de control, etc.

La Ley de Empresas Privadas de Medicina Prepagada señale que estas compañías no pueden recibir subsidios estatales (monopolio de la seguridad social al IESS).



Así mismo, existen **Leyes Conexas**, que son las siguientes:

- Código Comercio: el Libro II contiene estipulaciones sobre el Contrato de Seguro, mientras que el Libro III, existen normas de Contrato de Transporte Marítimo.
  - Código Aeronáutico: contiene normas acerca del Transporte Aéreo.
  - Reglamento sobre seguros contra Incendios
  - Normas para peritos y peritajes.
  - Convenio de York-Amberes.
  - Convenio de Varsovia.
- Entre otros.



## **CAPITULO N° 3**

# **VALORACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA, DE LA INDUSTRIA DE SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL ECUADOR**



## **3.1 LA RELEVANCIA DEL COSTO DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL COMERCIO ECUATORIANO Y SU DESARROLLO ECONÓMICO**

### **3.1.1 EL COSTO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL, Y LA INTEGRACIÓN Y COMPETITIVIDAD DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE**

Las mejoras en los servicios de transporte internacional, son uno de los principales componentes del proceso de globalización económica. Junto con los avances en la telemática, la estandarización, y la liberalización del comercio, los servicios de transporte más rápidos, seguros, y menos costosos están contribuyendo a la integración de los procesos de producción a nivel global. Con el presente artículo se pretende reflexionar sobre estas causalidades entre el comercio y los costos y servicios del transporte internacional.<sup>10</sup>

### **3.1.2 La relevancia del costo del transporte en el comercio exterior y el desarrollo económico**

El flete internacional tiene un impacto sobre el comercio equivalente a las tarifas arancelarias o el tipo de cambio monetario: una reducción del costo de transporte fomenta directamente las exportaciones y las importaciones, igual que un aumento del tipo de cambio (moneda nacional / moneda extranjera) hace más competitivas las exportaciones, y una reducción del arancel aduanero nacional reduce el costo de las importaciones. En el marco de la liberalización del comercio, los aranceles aduaneros han bajado a tales niveles que en muchos casos cualquier reducción adicional ya no podría tener un impacto significativo. Es quizás por eso que en años recientes ha surgido una nueva e interesante literatura que analiza la relevancia del costo del transporte para la estructura del comercio y la producción globalizada.

---

<sup>10</sup> **Perfiles de transporte y de comercio Internacional de países latinoamericanos**, de Jan Hoffmann, Gabriel Pérez, y Gordon Wilmsmeier, CEPAL, Serie 19 Manuales [www.eclac.cl/transporte/perfil/bti.asp](http://www.eclac.cl/transporte/perfil/bti.asp);

### **Impacto sobre el comercio:**

El precio de la gran mayoría de los bienes transados es exógeno para los países en vías de desarrollo. Si se encarece el transporte de las importaciones, eso implica una mayor inflación a causa del aumento en los costos de los bienes importados, lo cual en el caso de bienes intermedios y de capital aumenta también los costos de producción local. Si se encarece el transporte de las exportaciones, eso implica una reducción de los ingresos del país exportador o simplemente una pérdida de mercado, dependiendo de la elasticidad de la demanda y la disponibilidad de sustitutos. Estimaciones econométricas sugieren que una duplicación del costo de transporte de un país particular implica una reducción de su comercio en un 80% o incluso más <sup>11</sup>

### **Impacto sobre el crecimiento económico:**

Trabajos empíricos concluyen que mayores costos del transporte llevan a menores niveles de inversión extranjera, una menor tasa de ahorro, menores exportaciones de servicios, un menor acceso a tecnología y conocimiento, y finalmente una reducción en el empleo. Se estima que una duplicación del costo de transporte implica una reducción de la tasa de crecimiento económico en más de medio punto <sup>12</sup>

Aunque este impacto parezca bajo, hay que tener en cuenta que un menor crecimiento a largo plazo redundará en grandes diferencias en el ingreso per cápita. Variables geográficas que están relacionadas con los costos de transporte pueden explicar el 70% de la varianza estadística del ingreso per cápita entre países <sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> (N. Limao y A. J. Venables, *Infrastructure, Geographical Disadvantage, and Transport Costs*, World Bank Economic Review 15, 2001. David Hummels, *Toward a Geography of Trade Costs*, University of Chicago, 1999).

<sup>12</sup> (S. Radelet y J. Sachs, "Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth", Harvard, 1998).

<sup>13</sup> (S. Redding y A. J. Venables, *Economic Geography and International Inequality*, London, 2001).



### **Aumenta la incidencia del costo del transporte**

Los países de América Latina y el Caribe, en promedio, pagan el 7,94% del valor de sus importaciones de bienes por el flete y seguro de su transporte internacional, lo que es casi un 50% más que el promedio mundial. Dentro de la región persisten grandes diferencias, siendo las economías del Caribe las con los índices más altos<sup>14</sup>

### **GASTOS EN FLETES Y SEGUROS COMO PORCENTAJE DE LAS IMPORTACIONES CIF**

(todos los modos de transporte)

**Fuente:** UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, Ginebra, 2001

	<b>1980</b>	<b>1990</b>	<b>1999</b>
América Latina y el Caribe	8.85	8.17	7.94
Mundo	6.64	5.22	5.39
Países en desarrollo	10.44	8.6	8.21

**Creciente relevancia relativa:** En comparación con los aranceles, el costo del transporte ha ganado relevancia para la competitividad de las exportaciones. Para las exportaciones de América Latina y el Caribe, por ejemplo hacia los Estados Unidos, se paga un promedio de 1.86% en derechos aduaneros, versus 4.45% del valor de la mercancía para su transporte internacional <sup>15</sup>

**Creciente componente en el PGB:** Los gastos en fletes y seguros del transporte internacional también tienden a aumentar como porcentaje del Producto Geográfico Bruto (PGB). La razón es que tanto en el ámbito mundial como también en América Latina y el Caribe, el comercio crece a tasas mayores que el PGB. En los años noventa, la tasa de crecimiento de las exportaciones mundiales era

<sup>14</sup> *Globalization – the Maritime Nexus*, de Jan Hoffmann y Shashi Kumar, en *Handbook of Maritime Economics*, Londres, LLP, por publicarse en octubre 2002; y

<sup>15</sup> (A. Micco y N. Pérez, *Maritime Transport Costs and Port Efficiency*, IDB, Washington, 2001; datos del 1999).

más del doble del crecimiento del PGB, alcanzando el triple en el caso de América Latina y el Caribe (CEPAL, *Globalización y desarrollo*, abril de 2002). En consecuencia, aunque los costos del transporte se hayan reducido como porcentaje del valor del comercio, gracias al crecimiento del último, también aumenta la participación del flete internacional en el PGB<sup>16</sup>

**Creciente componente en el costo de la logística:** El gasto en fletes de transporte además aumenta porque se requiere una mayor calidad de servicio, sobre todo una mayor fiabilidad y entrega “justo a tiempo” (JIT). Con eso se reduce el componente del gasto en inventarios dentro del costo total de logística, mientras que el gasto en transporte aumenta. Para los Estados Unidos, por ejemplo, se estima que en la década de los 90, el gasto en transporte se incrementó de 9.5% del PGB a 10%, mientras que el gasto en inventarios se redujo de 4.3% a 3.5%.<sup>17</sup>

**Creciente incidencia en el valor del bien transado:** Finalmente, incluso como porcentaje del valor del bien importado para muchos casos está aumentando la incidencia del costo del transporte internacional. Mientras que en el pasado se exportaban principalmente materias primas y bienes manufacturados, hoy en día es cada vez más común el comercio de bienes intermedios. El precio de importación, por ejemplo, de un coche “made in México” para Perú no solamente incluye el costo del transporte del vehículo desde Veracruz (México) a Callao (Perú), sino también el costo del transporte de la importación de diversos insumos provenientes de un amplio rango de países proveedores hacia México.

---

<sup>16</sup> *Port Efficiency and International Trade*, de Ricardo J. Sánchez, Jan Hoffmann, Alejandro Micco, Georgina Pizzolitto, Martín Sgut, y Gordon Wilmsmeier, a presentarse en la conferencia “IAME Panama 2002”, noviembre 2002.

<sup>17</sup> (M. Gorman, [http://www.ascet.com/documents.asp?d\\_ID=995](http://www.ascet.com/documents.asp?d_ID=995) ; incluye transporte nacional).



## Las causas y efectos del costo de transporte

El análisis y la reducción de los costos de transporte es un tema bastante complejo. La demanda por servicios de transporte es una demanda derivada del comercio, y este último está siendo influenciado por diferentes variables que también tienen un impacto sobre el costo del transporte.

**Demanda versus oferta:** El costo del transporte en el fondo es el precio de un servicio, y se determina por la demanda y la oferta de éste servicio. En los mencionados análisis del impacto del costo de transporte sobre el comercio, el costo de transporte se incluye siempre como variable exógena; o sea, se estima una causalidad en una sola dirección – del transporte sobre el comercio. Sin embargo, un mayor volumen de comercio reduce los costos unitarios de transporte, y permite una mayor diferenciación entre diferentes servicios en cuanto a su velocidad, frecuencia, fiabilidad, y seguridad.

**Calidad versus costo:** La producción de servicios de transporte, al igual que la producción de bienes, también está siendo afectada por avances tecnológicos. Con el uso de nuevas tecnologías de información y comunicación, mejoras en la infraestructura, y aprovechando la creciente tasa de contenedorización, hoy en día el mismo flete y seguro por tonelada de carga puede comprar un servicio más rápido y seguro con una menor variabilidad del tiempo de entrega que hace una década. También cabe notar que las mayores exigencias del comercio en cuanto a velocidad han dado lugar a que simultáneamente esté aumentando la participación del transporte aéreo versus el marítimo, lo que puede conllevar un aumento del costo promedio del transporte<sup>18</sup>

**Impactos directos versus indirectos:** La distancia entre países tiene diferentes efectos sobre el comercio entre ellos. Los principales modelos explicativos de los flujos de comercio internacional son del tipo “gravitacional”: Los países comercian entre ellos dependiendo de la estructura de su producción, ingreso, pertenencia a bloques

---

<sup>18</sup> **Perfiles de transporte y de comercio Internacional de países latinoamericanos**, de Jan Hoffmann, Gabriel Pérez, y Gordon Wilmsmeier, CEPAL

económicos, y también influye la distancia entre países. Eso da una ventaja a países en el “centro de gravedad”, lo que explica el nombre del modelo. Se supone una estrecha relación entre la distancia y el costo del transporte, por lo cual países más cercanos comercian más entre ellos que con países más lejanos. En la práctica, la distancia también puede capturar otras características de los países que los lleva a comerciar más. Por ejemplo, países cercanos tienden a tener una historia, cultura o idioma más parecidos. Finalmente, la cercanía geográfica permite tener modos de transporte alternativos al marítimo y aéreo, aumentando la competencia y disminuyendo los precios de los servicios. En otras palabras, una menor distancia implica menores costos y más comercio. Más comercio implica economías de escala, lo que conlleva a que los costos de transporte se reducen aún más. Para el comercio marítimo intra-latinoamericano se calcula un coeficiente de correlación parcial de -0.463 entre la distancia y el volumen de comercio bilateral, y un coeficiente de +0.178 entre la distancia y el costo de transporte por tonelada.

### **La selección del modo de transporte**

El aumento del costo promedio en el ámbito mundial en los años 90 (Tabla 1) no se debe interpretar como un empeoramiento en el sistema de transporte internacional sino más bien como un efecto del mayor uso del transporte aéreo y mejoras en otros servicios de transporte<sup>19</sup>



<sup>19</sup> (N. Limao y A. J. Venables, *Infrastructure, Geographical Disadvantage, and Transport Costs*, World Bank Economic Review 15, 2001. David Hummels, *Toward a Geography of Trade Costs*, University of Chicago, 1999).

## EL COMERCIO EXTERIOR DE SIETE PAÍSES LATINOAMERICANOS, 2002

<b>Volumen total del comercio: miles de toneladas métricas</b>				
	Acuático	Aéreo	Terrestre y otro	%
Argentina	93,957	682	20,111	81.9%
Brasil	324,991	694	12,138	96.2%
Chile	88,924	514	9,69	89.7%
Colombia	76,028	431	2,985	95.7%
México	198,857	1,031	885,89	18.3%
Perú	25,376	153	699	96.8%
Uruguay	6,121	20	2,33	72.2%

<b>Valor total del comercio: millones USD</b>				
	Acuático	Aéreo	Terrestre y otro	%
Argentina	30,803	6,61	12,847	61.3%
Brasil	77,131	20,737	13,279	69.4%
Chile	25,121	4,06	4,407	74.8%
Colombia	16,32	5,004	2,573	68.3%
México	53,293	27,744	259,642	15.6%
Perú	10,567	2,731	409	77.1%
Uruguay	2,98	636	1,954	53.5%

<b>Valor de la carga: USD por tonelada</b>				
	Acuático	Aéreo	Terrestre y otro	
Argentina	328	9,687	639	
Brasil	237	29,869	1,094	
Chile	283	7,891	455	
Colombia	215	11,608	862	
México	268	26,889	293	
Perú	416	17,837	586	
Uruguay	487	30,343	839	



**El comercio exterior latinoamericano:** En cuanto a su volumen (toneladas), el comercio por vía aérea representa tan solo entre el 0.1 y 0.6% del comercio exterior de países latinoamericanos, mientras que en cuanto a su valor (USD) este porcentaje aumenta a valores entre 8 y 21% (Tabla 2). De esta tabla también se puede deducir que el transporte marítimo y aéreo se usan sobre todo para el comercio exterior de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, y Perú, mientras que para México (elevado comercio con los Estados Unidos)



y Uruguay (elevado comercio con Brasil y Argentina) aumenta el peso relativo del modo terrestre<sup>20</sup>

La participación del modo aéreo es más alta dentro del comercio de larga distancia. Por eso, aunque el comercio total disminuya con la distancia, se observa a una correlación de prácticamente cero (-0.001) entre la distancia y el volumen del comercio aéreo (cálculo para transacciones de comercio intra- latinoamericano).



CIB-ESPOL

### COSTOS DEL TRANSPORTE DEL COMERCIO INTRALATINOAMERICANO COMO PORCENTAJE DEL VALOR DE LAS IMPORTACIONES CIF AÑO 2000

Destino	Procedencia										Promedio
	Argentina	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	México	Paraguay	Perú	Uruguay	Venezuela	
Argentina		2.2	7.5	3.2	7	3.5	5.8	3.5	1.5	4.2	7
Brasil	4.1		5.9	6.0	7.5	6.2	4.1	5.6	9.0	9.2	6.4
Chile	10.2	7.9		6.0	15.8	6.9	8.7	6.7	9.4	9.9	9.1
Colombia	10.7	6.5	8.4		4.5	6.0	11.9	4.7	8.6	6.2	7.5
Ecuador	11.6	7.1	7.5	4.8		7.9	25.4	5.9	9.6	7.6	9.7
México	5.4	5.7	6.9	4.7	9.6		5.2	8.6	7.0	7.6	6.7
Paraguay	6.3	14.0	10.5	6.5	7.6	10.2		15.6	3.4	9.2	9.3
Perú	13.2	8.2	5.6	5.6	3.9	6.3	11.0		9.4	8.1	7.9
Uruguay	4.9	7.3	38.8	5.2	31.3	13.1	2.1	7.8		7.5	13.1
Promedio (no ponderado)	8.3	7.6	12.1	5.6	12.6	8.0	9.8	7.7	7.5	8.2	

Fuente: CEPAL, sobre la base de información de la BTI. Excluyendo petróleo y carbón

Para los diez países incluidos en Tabla 3, el transporte de las exportaciones chilenas hacia Uruguay es el de mayor costo como porcentaje del valor del comercio, seguido por las exportaciones de Ecuador a Uruguay y de Paraguay al Ecuador. **En promedio, el país que más paga por el transporte de sus importaciones provenientes de América Latina es Ecuador<sup>21</sup>**, seguido por Chile. El transporte menos costoso es el del comercio de Paraguay y Uruguay, seguido por el de Argentina y Uruguay, y el de Argentina y Brasil (Tabla 3). De estas cifras no se pueden deducir conclusiones prematuras sobre la eficiencia de los diferentes servicios de

<sup>20</sup> *Port Efficiency and International Trade*, de Ricardo J. Sánchez, Jan Hoffmann, Alejandro Micco, Georgina Pizzolitto, Martín Sgut, y Gordon Wilmsmeier, a presentarse en la conferencia "IAME Panama 2002", noviembre 2002.

<sup>21</sup> Boletín Banco Central del Ecuador, año 2002, Anuario de la Superintendencia de Bancos del Ecuador,

transporte, ni tampoco concluir que el transporte de un país sea más “caro” que el de otro país. Cabe notar que estos porcentajes son promedios que incluyen todos los modos de transporte y muchos diferentes tipos de mercancía. Algunas primeras conclusiones – confirmadas por análisis más detallados – sugieren que la baja densidad de servicios de transporte marítimo regular (los servicios “liner”), además de la barrera natural de los Andes, son parte de la explicación de que el transporte entre países de la costa Oeste y costa Este de Sudamérica tiende a ser más costoso que el transporte a lo largo de la misma costa.

### ¿De qué dependen los costos del transporte?

**Un análisis de múltiples variables:** Utilizando estadísticas disponibles de la Base de Datos de Transporte Internacional (BTI) de la CEPAL, se ha analizado el flete y seguro de las importaciones marítimas y aéreas provenientes de 15 países exportadores de América Latina hacia un subgrupo de 8 países importadores (Tabla 4).

#### REGRESIONES SOBRE EL COSTE DEL TRANSPORTE DEL COMERCIO INTRALATINOAMERICANO (Flete y seguro por tonelada, 2000)

	Regresión 1	Regresión 2	Regresión 3	Regresión 4
Modo de transporte:	Marítimo (solo carga contenedorizable)		potencialmente	Aéreo
R <sup>2</sup> ajustado (Número de observaciones)	0.566 (70492)	0.562 (70492)	0.561 (71656)	0.422 (77366)
Variable (logaritmo)	parámetro estimado (valor t)			
Constante	.997 (20.9)	.956 (16.5)	.755 (14.9)	3.537 (76.6)
Valor por tonelada de la mercancía (USD) de la transacción	.358 (163.8)	.355 (161.2)	.357 (162.3)	.256 (139.9)
Volumen de la transacción (kg)	-.122 (-114.2)	-.123 (-115.0)	-.123 (-115.7)	-.163 (-123.8)
Distancia (km) marítima entre puertos principales; distancia aérea directa entre capitales para Regresión 4.	.221 (46.6)	.282 (68.7)	.267 (66.9)	.245 (52.9)
Servicios marítimos regulares por mes	-.096 (-28.4)			
Total volumen comercio bilateral anual del mismo modo de transporte (kg)		-.025 (-13.2)	-.025 (-13.3)	-.039 (-23.7)
Existe (1) o no (0) una conexión terrestre pavimentada	-.088 (-12.6)	-.159 (-24.8)	-.131 (-21.2)	-.282 (-32.4)
Avance exitoso en privatización portuaria en el país de procedencia (entre 1 y 10)	-.159 (-14.3)	-.200 (-18.1)		
Balance del comercio bilateral del mismo modo de transporte (export. / import.)	-.027 (-17.5)	-.030 (-19.2)	-.039 (-27.6)	-.034 (-17.2)
Velocidad máxima de servicios regulares (km/día)	.084 (16.3)	0.015 (3.1)		

Notas: Se analizan transacciones de comercio individuales, a nivel de cinco dígitos de CUCI, entre países. Todos los

- Tal como se espera, un mayor valor de la mercancía ( USD por tonelada conlleva mayores gastos en su transporte ).
- Implica un mayor seguro, y el embarcador está dispuesto a pagar más por un mejor embalaje o rapidez. Para el transporte marítimo, un aumento del valor de la mercancía en 1% implica un incremento del costo de transporte en un 0.358% aproximadamente (La elasticidad estimada en Regresión 1).
- Economías de escala reducen el costo del transporte por tonelada. Embarcar en una transacción individual, por vía marítima, 10 000 en vez de 100 toneladas reduce los costos de transporte por tonelada en un 43% (Cálculo: La elasticidad estimada es  $-0.123$ . 10 000 toneladas son 10 000% si 100 toneladas son 100%; la diferencia en el costo de transporte es  $1 - ((10\ 000/100)(-0.123))$ ).
- La distancia, obviamente, conlleva un aumento del costo. Duplicar la distancia implica un incremento del costo en un 16.5% (ejemplo Regresión 1).
- Un mayor número de servicios regulares entre dos países está estrechamente vinculado al volumen total del comercio bilateral. Conlleva economías de escala, además de (ceteris paribus) más opciones del usuario. Contar con veinte en vez de cinco servicios mensuales, por ejemplo, implica una disminución del flete y seguro en un 12%<sup>22</sup>
- El volumen total anual del comercio bilateral (marítimo y potencialmente contenedorizable) también implica economías de escala y en consecuencia una reducción del costo de transporte. Si el volumen se aumenta de, por ejemplo, un millón de toneladas a diez millones, el ahorro en gastos en transporte internacional (por tonelada) es aproximadamente un 6%.

<sup>22</sup> (Fuente para servicios regulares: [www.ci-online.co.uk](http://www.ci-online.co.uk) . Se incluyen servicios directos, y también con transbordo si así se ofrecen por la línea naviera).



- Cuando el transporte marítimo compite con el transporte terrestre, los costos promedios también tienden a bajar. La razón probablemente es una mayor intensidad de competencia, y también es más probable que productos que requieren un transporte más rápido, y normalmente pagarían un flete marítimo más bajo, se trasladan del modo marítimo al modo de transporte terrestre. Se estima que tener versus no tener una conexión de transporte terrestres reduce el flete marítimo por tonelada entre aproximadamente 8.8 y 15.9%.
- Aunque los datos analizados son a nivel país, la mayor parte de la carga contenedorizada suele pasar por uno de los principales puertos públicos. Como era de esperar, avances en la participación privada en estos puertos de uso público también conllevan ahorros en el transporte. No solamente porque podrían bajar las tarifas portuarias, sino sobre todo porque generalmente se reduce el costo para el naviero gracias a mayor rapidez, seguridad, y fiabilidad de mantener el itinerario. Se estima que el costo de transporte de las exportaciones de El Salvador sería un 25% menor si éste país hubiese avanzado tanto como Panamá en su privatización portuaria<sup>23</sup>
- Los desequilibrios en el comercio también influyen sobre el costo del transporte. Si, por ejemplo, el volumen de exportaciones marítimas de carga contenedorizable hacia un determinado país es el doble de las importaciones provenientes del mismo país, se estima que el gasto en transporte para las importaciones es aproximadamente 19% menor (Regresión 2).
- Como indicador de calidad de servicio, se utilizó la velocidad del servicio regular más rápido existente<sup>24</sup>. Una mayor rapidez, y

<sup>23</sup> (ver [www.eclac.cl/transporte/perfil/Latinamericanports.pdf](http://www.eclac.cl/transporte/perfil/Latinamericanports.pdf) para los datos sobre avances percibidos en la participación privada en 16 países latinoamericanos).

<sup>24</sup> (km/día de viaje; calculado con los km de distancia marítima según "Fairplay Ports Guide", dividido por el mínimo de días de viaje según [www.ci-online.co.uk](http://www.ci-online.co.uk) )

quizás también un menor número de escalas entre procedencia y destino, está asociado con costos ligeramente mayores.

- Para el transporte aéreo (Regresión 4), se aplican principalmente las mismas causalidades que para el transporte marítimo, aunque con diferentes elasticidades. Partiendo de una constante mucho mayor, después el impacto del valor de la mercancía sobre el costo de transporte es algo menor, las economías de escala y el impacto de la competencia con el transporte terrestre son mayor, mientras que el impacto de la distancia y de los desequilibrios parece ser similar al impacto en el transporte marítimo<sup>25</sup>

### **3.1.3 HISTORIA DEL REASEGURO**



CIB-ESPOL

El Reaseguro más antiguo del cual se tiene conocimiento data del año 1370, se trató de una póliza de seguro marítimo. Se reaseguró el tramo considerado de mayor riesgo.

Al Reaseguro, según una ley inglesa del año 1746, se lo consideraba ilegal. Sólo se lo podía contratar si el asegurador era insolvente, había quebrado o muerto.

En Francia el Reaseguro fue practicado a mitad del siglo XVII, según una ordenanza de Luis XIV de 1681.

El Reaseguro se practicó en Europa en el siglo XVIII, y es a partir de principios del siglo XIX que queda bien establecido. Únicamente eran negocios facultativos.

**El primer reaseguro de incendio: - referencia 1778**  
**- documento auténtico 1813**

---

<sup>25</sup> **Perfiles de transporte y de comercio Internacional de países latinoamericanos**, de Jan Hoffmann, Gabriel Pérez, y Gordon Wilmsmeier, CEPAL

La primera compañía profesional de Reaseguros fue la Cologne Reinsurance Company, que comenzó sus operaciones en 1852.

### **3.1.4 EL REASEGURO**

#### **3.1.4.1 DEFINICIONES**

- “Es el seguro del seguro”
- “Es el seguro del riesgo asumido por el asegurador”.
- “Operación mediante la cual el asegurador, en cualquier momento cede al reasegurador la totalidad o una parte de los riesgos asumidos directamente por él”.

#### **3.1.4.2 LAS PARTES**

Compañía Cedente: Es el asegurador original

El Reasegurador: Es quien acepta una parte del riesgo original que le es cedido.

“Una transacción de reaseguro es un convenio celebrado entre dos partes llamadas, respectivamente, la compañía Cedente y el Reasegurador, por medio del cual la cedente conviene ceder y el reasegurador conviene aceptar una cierta participación fija en un riesgo bajo los términos descritos en el convenio. Dicho convenio es un contrato y los reglamentos del reaseguro están basados primeramente en los reglamentos del contrato”.

#### **3.1.4.3 FUNCIONES DEL REASEGURO**

- ▲ Aumentar y potenciar la capacidad de las compañías cedentes.



- ▲ Dispersión de los riesgos.
- ▲ Proteger a las Empresas de seguros de grandes fluctuaciones por siniestros que pudieran afectar seriamente sus patrimonios.
- ▲ Proteger a los asegurados contra las fluctuaciones bruscas en el costo de las coberturas, disminuyendo en lo posible las primas.
- ▲ Proteger a los accionistas de las compañías aseguradoras contra las posibles pérdidas o mermas de su patrimonio.
- ▲ Contribuye con las finanzas estatales garantizando con la estabilidad de las Empresas de seguros el pago de los impuestos; ampara a los empleados, y a los agentes y corredores de seguros contra las pérdidas de sus puestos de trabajo.
- ▲ El Reaseguro cumple un importante rol social dentro de la comunidad mundial, pues protege a las sociedades de los cambios económicos que pudieran sufrir para garantizar su progreso.

#### **3.1.4.4 ELEMENTOS DEL REASEGURO**

- ▲ Preexistencia de un contrato de seguros.
- ▲ Plena autonomía de los contratos de seguro y reaseguro.
- ▲ El reaseguro se contrata entre profesionales.
- ▲ La buena fe como base del contrato de reaseguros.
- ▲ El arbitraje como procedimiento para la resolución de las discrepancias entre cedente y reasegurador.



### **3.1.4.5 TIPOS DE REASEGURO**

- ▲ REASEGURO PROPORCIONAL
- ▲ REASEGURO NO PROPORCIONAL

#### **3.1.4.5.1 REASEGUROS PROPORCIONALES**

- ▲ El reparto de la responsabilidad entre asegurador y reasegurador se realiza en base a la suma asegurada.
- ▲ Se realiza la repartición de suma asegurada, prima y siniestros entre cedente y reasegurador según un porcentaje uniforme, convenido de antemano.
- ▲ El tipo, los límites, la retención de la cedente, la participación del reasegurador, y otra información relevante debe especificarse en el contrato de reaseguro.
- ▲ La cedente retendrá por cuenta propia la parte indicada en el contrato, y notificará al reasegurador todo reaseguro que proteja esta retención.

#### **3.1.4.5.2 REASEGUROS NO PROPORCIONALES**

- ▲ La repartición de las responsabilidades entre cedente y reasegurador se realiza en base al siniestro.
- ▲ Son servicios de protección que adquieren las empresas aseguradoras para cubrir pérdidas mayores a su patrimonio. Tienen un límite de responsabilidad; un costo (prima) que puede ser reajutable o fija; una prioridad; generalmente tienen el plazo de un año.

- ▲ No existen "cesiones" caso por caso, de modo que la cedente no tiene que enviar planillas de cesión ni llevar registro de reaseguro, sino que se limitará el envío de borderós de siniestros.
- ▲ El costo de reaseguro (la prima) es un factor determinado de antemano lo que le permite a la cedente establecer un presupuesto de gastos.
- ▲ No existen comisiones, reservas, participación en utilidades.

### **3.1.4.6 VENTAJAS E INCONVENIENTES**

#### **3.1.4.6.1 SISTEMA PROPORCIONAL**

- ▲ Proporciona una financiación a la cedente y permite un mayor equilibrio en la retención.
- ▲ Elevado costo de administración.

#### **3.1.4.6.2 SISTEMA NO PROPORCIONAL**

- ▲ Simplificación administrativa
- ▲ El costo de reaseguro (la prima) es un factor presupuestado de antemano.
- ▲ Se incrementan las primas retenidas.
- ▲ Posible fluctuación negativa de la siniestralidad, asumida totalmente por la cedente si los siniestros no superan la prioridad.



### 3.1.4.6.3 FACULTATIVO

Es aquel que depende del arbitrio o facultad de las partes: la cedente ofrece al reasegurador un negocio, en determinadas condiciones y para un riesgo específico. A la facultad de la cedente para ofrecer, responde la potestad o arbitrio del reasegurador para aceptar o negar el reaseguro que se le ha propuesto.

Se usa en los siguientes casos:

- ▲ Cuando las coberturas automáticas están agotadas.
- ▲ Cuando el riesgo está excluido de los contratos obligatorios.
- ▲ Cuando el asegurador no quiere sobrecargar sus contratos de reaseguro con riesgos particularmente graves.
- ▲ Si un asegurador no dispone de cobertura automática en un ramo, en el cual no emite pólizas más que raramente.
- ▲ Cada transacción es un contrato individual de reaseguro.
- ▲ La aceptación facultativa, salvo indicación contraria, tiene la misma duración de la póliza.
- ▲ No se renueva automáticamente.
- ▲ El descuento (comisión) es fijado caso por caso.



### 3.1.4.6.4 VENTAJAS DEL REASEGURO FACULTATIVO

Para la Cedente:

- ▲ Obtener un aumento en los límites de suscripción sin desequilibrar los contratos automáticos.
- ▲ La posibilidad de encontrar mercado para riesgos indeseables de carácter especulativo.

Para el Reasegurador:

- ▲ Apreciación individual del riesgo, con posibilidad de aceptarlo o rechazarlo, y por lo tanto de seleccionar una cartera que sea ajuste a sus políticas de suscripción.
- ▲ Posibilidad de ejercer cierta influencia sobre la suscripción de la cedente.
- ▲ Posibilidad de obtener mejores primas. (incremento de tasas o reducción de comisiones)
- ▲ Posición más favorable para determinar exactamente los cúmulos.
- ▲ Conocer los métodos de suscripción y de selección de sus clientes.



### 3.1.4.6.5 INCONVENIENTES DEL REASEGURO FACULTATIVO

Para la Cedente:

- ▲ La gestión administrativa se hace más costosa.
- ▲ Pierde eventualmente parte de su libertad para fijar las condiciones del seguro y en algunos casos para ajustar los siniestros.
- ▲ La póliza no puede ser modificada sin el acuerdo previo del reasegurador.
- ▲ Cuando el facultativo es colocado en una compañía de la competencia pueden surgir ciertas tensiones (competencia desleal).
- ▲ En los casos de difícil colocación, la cedente no cubre sus gastos.

### 3.1.4.6.6 REQUISITOS PARA COLOCACIONES FACULTATIVAS

#### **RAMO: Transporte**

- ▲ Nombre del Asegurado
- ▲ Prima Asegurada / Límite por embarque
- ▲ Clase de Mercadería
- ▲ Trayecto
- ▲ Medio de transporte
- ▲ Si es marítimo clasificación del buque
- ▲ Si es mercadería realizará Transbordo
- ▲ Apertura y Cláusulas adicionales
- ▲ Tasas y deducibles requeridos
- ▲ Siniestralidad



CIB-ESPOL



### 3.1.4.6.7 OBLIGATORIO O AUTOMÁTICO

Mediante este reaseguro, la cedente por una parte se compromete a ceder una participación determinada de sus negocios en un ramo y el reasegurador, por otra parte se obliga a aceptarla.

#### 3.1.4.6.7.1 Principales Cláusulas

- ▲ Ramo
- ▲ Cobertura de reaseguro
- ▲ Vigencia
- ▲ Límite de suscripción
- ▲ Retención
- ▲ Contribución del reasegurador a los gastos (comisión)
- ▲ Arbitraje
- ▲ Participación de utilidades
- ▲ Aviso de siniestros
- ▲ Siniestros al contado
- ▲ Reserva para siniestros pendientes
- ▲ Reservas para riesgos en curso
- ▲ Exclusiones
- ▲ Entrada y Salida de carteras



#### 3.1.4.6.7.2 EXCLUSIÓN EN LOS CONTRATOS AUTOMÁTICOS

RAMO: TRANSPORTE

- ▲ Algodón
- ▲ Semovientes
- ▲ Rechazo de mercaderías por pérdida de sus propiedades o características
- ▲ Contaminación radioactiva



### 3.1.4.6.8 TIPOS DE CONTRATOS AUTOMÁTICOS

- ▲ Cuota -parte
- ▲ Excedente
- ▲ Cuota-parte combinada con Excedente (Mixto)
- ▲ Facultativo - Obligatorio
- ▲ Open Cover
- ▲ Obligatorio Facultativo
- ▲ Semiautomático



### 3.1.5 LA RETENCIÓN

#### 3.1.5.1 DEFINICIÓN

- ▲ Es aquella parte con la cual la cedente se quedó, poniendo en juego o arriesgando su patrimonio propio.
- ▲ Es el importe que la compañía puede y quiere poner en juego, por cuenta propia, en la suscripción de cada negocio o de un conjunto de riesgos.
- ▲ Es la suma máxima que la cedente está dispuesta a pagar por los siniestros que afecten a un riesgo o grupo de riesgos.

#### 3.1.5.2 POR RIESGO

##### 3.1.5.2.1 DETERMINACIÓN DE LA RETENCIÓN POR RIESGO

Debe existir alguna relación entre la retención máxima y:

- ▲ El capital pagado y las reservas libres de la compañía.
- ▲ El importe de las inversiones líquidas (caja, bancos, obligaciones y acciones fácilmente realizables), que

permiten a la empresa pagar sin demora los siniestros por cuenta propia.

- ▲ La estructura de las sumas aseguradas de la cartera.
- ▲ El volumen de primas en cada ramo, que permita absorber las fluctuaciones de la siniestralidad.



### **3.1.5.3 POR EVENTO**

#### **3.1.5.3.1 DETERMINACIÓN DE LA RETENCIÓN POR EVENTO**

- ▲ En algunos países, las autoridades de supervisión exigen que una parte importante de las primas relativas a riesgos catastróficos se invierta en valores que no pueden ser afectados por la misma catástrofe. La retención por evento dependerá del importe de las reservas especiales acumuladas para este efecto.
- ▲ Se tendrá en cuenta el hecho de que las catástrofes no se producen con frecuencia y de que los intervalos bastante largos deberían permitir a las compañías acumular reservas especiales de previsión.
- ▲ La retención por evento podría fijarse en un múltiplo de la retención por riesgo o siniestro individual.

### **3.1.6 REGLAS QUE SE PRACTICAN PARA DETERMINAR LA RETENCIÓN**

#### Ejemplos

- ▲ La retención máxima por riesgo y por siniestro no sobrepasa el 1% del capital y de las reservas libres.



- ▲ La retención por siniestro se sitúa alrededor del 2% del volumen de primas retenidas por cuenta propia en el ramo en cuestión.
- ▲ La retención máxima por siniestro en el ramo más importante no excede del 20% de los medios líquidos disponibles.

### 3.1.7 **TABLAS DE RETENCIÓN**

- ▲ Lista de retenciones que corresponden a la calidad de los distintos negocios, dentro de cada ramo.
- ▲ Los importantes establecidos se refieren a riesgos normales, por lo tanto pueden aumentarse para riesgos de mejor calidad o disminuirse en negocios más expuestos.



## 3.2 SISTEMA CAPRILS DE ANÁLISIS "OFF - SITE"

### METODOLOGÍA

El método CAPRILS (**CA Solvencia; PRI Rentabilidad; L Liquidez; S Siniestralidad**) ha sido desarrollado en el Ecuador por la Superintendencia de Bancos y Seguros, presenta un sistema de calificación de compañías de seguros, que refleja, de una forma global y total, la situación financiera de una compañía de seguros en relación al resto de compañías o entidades del sistema que se evalúa en forma "estática" y no "dinámica". Así por ejemplo, la última institución en el ranking no necesariamente significa que dicha institución es mala; simplemente significa que no es tan buena como las otras, dado la información reportada en ese momento.

Este método de evaluación se adapta al marco legal y regulatorio, respetando las indicaciones que permiten cumplir con leyes y normas establecidas en cada país. La ventaja de usar este instrumento, radica en el hecho de trabajar con una serie de indicadores y escalas de aceptación universal, permitiendo uniformar la evaluación de las instituciones financieras y extender su aplicabilidad y vigencia. El sistema CAPRILS es similar a las metodologías estáticas CAMEL o el MACRO, utilizadas para calificar a otras instituciones del sistema financiero.

Para este sistema de supervisión "Off - Site"; se utiliza una serie de variables Proxy, que permiten evaluar el desempeño de las entidades en cada uno de los campos de análisis como:

- 1.- Solvencia
- 2.- Resultados
- 3.- Liquidez
- 4.- Siniestralidad



Mediante la utilización de información pública expuesta en la página Web de la Superintendencia de Bancos y Seguros del Ecuador, sin la necesidad de realizar inspecciones "in situ". Por este motivo se ha propuesto una serie

de indicadores, dependiente del campo que se investiga; los que al ser escogidos son los que captan mejor lo que se trata de evaluar en cada área de desempeño.

### 3.2.1 ÍNDICES DE SOLVENCIA (CA)

Entre los principales índices están:

#### 1.- **Índice de captación:**

Mide la capacidad patrimonial de las compañías y representa el número de veces que el primaje supera al patrimonio. Mientras menor el índice es mejor.

La fórmula de cálculo es:  $\text{Primas recibidas} / \text{patrimonio}$ .

#### 2.- **Índice de apalancamiento:**

Muestra la cantidad de deuda y obligaciones que la compañía tiene en relación a su patrimonio. Mientras menor el índice es mejor indicador.

La fórmula de cálculo es:  $\text{Pasivo total} / \text{patrimonio}$ .

#### 3.2.1.1 **INDICES DE RESULTADOS (PRI)**



CIB-ESPOL

Entre los principales están:

#### 1.- **Índice de rentabilidad patrimonial:**

Mide el rendimiento sobre el patrimonio. Mientras mayor el índice es, resulta mejor la rentabilidad patrimonial.

La fórmula de cálculo es:  $\text{Utilidad neta} / \text{patrimonio}$ .

#### 2.- **Margen Neto:**

Muestra la participación de las utilidades en los ingresos totales por primas; y con este índice se puede conocer cuál es la estrategia de la compañía: dar preferencia al margen de ganancia o al volumen del negocio. Mientras mayor el índice se muestra es mejor.

La fórmula de cálculo es:  $\text{Utilidad neta} / \text{primas recibidas}$ .



### 3.- Índice de rentabilidad sobre inversión

Mide los resultados de la compañía en relación al capital y las reservas, que realiza una compañía sean éstas de ley, o sean reservas propias de la compañía ( políticas internas ) Mientras mayor el índice es, será mejor la rentabilidad.

La fórmula de cálculo es: 
$$\text{Utilidad neta} / (\text{capital pagado} + \text{reservas}).$$

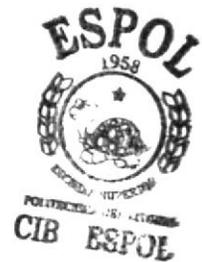
### 4.- Tasa de Rentabilidad de los Reaseguros Cedidos

Está dada por la relación: 
$$\text{Comisiones Recibidas de Reaseguros Cedidos} / \text{primas de Reaseguros Cedidos}.$$
 Se obtiene en base a los datos proporcionados para estas dos cuentas en el Estado de Resultados, midiendo así la relación de lo cedido al reasegurador en cuanto a un riesgo asumido por la compañía de seguros.

### 5.- Tasa de Rentabilidad de las Inversiones Globales

Está dada por la relación: 
$$\text{Rentas dadas} / \text{Total de Inversiones}.$$
 Donde Rentas Varias no incluye los saldos de las Subcuentas:

- Otras Rentas sobre Reserva en poder de Cedentes.
- Intereses sobre obligaciones.
- De otros conceptos.



Y el total de las inversiones comprende:

- Inversiones en Valores Mobiliarios.
- Inversiones en Otros Valores, sin tomar en cuenta la Reserva en Poder de Cedentes.
- Inversiones en Préstamos
- Inversiones en Bienes Raíces (incluyendo los valores provenientes de Revalorización de Activos que hayan sido capitalizados).

### 3.2.1.2 ÍNDICES DE LIQUIDEZ (L)

Entre los más importantes índices que miden la liquidez de las compañías de Seguros encontramos:

#### 1.- Liquidez Contingente

La seguridad se relaciona con la capacidad de la compañía de pagar los siniestros al cliente, por lo que la liquidez juega un papel fundamental. Mientras mayor el índice es mejor, para determinar cuanto puede la compañía asumir pérdidas totales o parciales en caso de siniestros.

La fórmula de cálculo es:  $(\text{fondos disponibles} + \text{inversiones en valores mobiliarios} + \text{inversiones en otros valores}) / (\text{primas retenidas} / \text{tasa promedio de retención})$  .

#### 2.- Índice de liquidez

Está dado por la relación: Activo Exigible / Pasivo Exigible.

El activo exigible está conformado por: Efectivo, Inversiones en Valores Mobiliarios, Inversiones en otros Valores, Inversiones en Préstamos, Obligaciones por Cobrar, Cuentas por Cobrar, Otros Activos.

El Pasivo Exigible comprende: Reservas Técnicas, Reservas para Obligaciones Pendientes, Reservas Retenidas, Reservas Diversas, Obligaciones por Pagar; Cuentas por Pagar, Otros Pasivos.

### 3.2.1.3 Índices de Siniestralidad (S)

Entre los más representativos índices que miden la siniestralidad producto de la frecuencia de muchos eventos inesperados son :



## 1.- Índice de Siniestralidad

Indica la calidad de la cartera ya que muestra los siniestros sufridos en un año en relación a los bienes asegurados por la compañía de Seguros que no han sido reasegurados. Mientras menor es la cantidad de siniestros, la pérdida para la compañía es más baja.

La fórmula de cálculo es:  $\text{Siniestros} / (\text{Primas retenidas} / \text{tasa promedio})$ .

## 2.- Tasa de Siniestralidad

Corresponde a la relación:  $\text{Siniestros Asumidos} / \text{Primas ganadas}$ . En la cual los siniestros asumidos se obtiene como sigue:

Siniestros

- (-) Reserva para Siniestros del penúltimo año.
- (+) Reserva para Siniestros del año anterior.
- (-) Salvamentos

Las Primas Ganadas se calculan tomando: *Primas Netas Recibidas*

- (+) Reservas de Riesgos penúltimo año.
- (-) Reserva de riesgos año anterior.



### 3.2.1.4 POSICIONAMIENTO RELATIVO

1.- Es mejor calificación e indica una institución con una sólida posición frente al resto de instituciones. La Institución está en capacidad de afrontar exitosamente los cambios en el entorno.	(Bajo nivel e riesgo relativo)
2.- Representa una institución con un desempeño satisfactorio, cuya posición se encuentra alrededor del promedio del sistema. La institución no está exenta de riesgos potenciales.	(Bajo nivel de riesgo relativo)
3.- Son las instituciones que se encuentran en la media del sistema, y presentan ciertos problemas operacionales y/o de cumplimiento de normas, en comparación al resto del sistema.	(Potencial nivel de riesgo relativo)
4.- La institución financiera refleja una débil posición relativa al encontrarse alejada del promedio del sistema.	(Elevado nivel de riesgo relativo)
5.- Es la menor calificación e indica una institución con una posición relativa insatisfactoria, con problemas que demanda el nivel más alto de preocupación de parte del ente supervisor.	(Mayor nivel de riesgo relativo)

Entre las limitaciones de esta metodología, resulta que la misma aplica la evaluación de manera relativa, no pudiendo establecer en términos generales ni específicos si el sistema o una entidad financiera está bien o mal; también ésta constituye un estudio estático de las instituciones, es decir, se analiza su situación en un determinado momento en el tiempo. Sin embargo el desempeño relativo es útil para identificar a las compañías de Seguros del Ecuador que tienen menor riesgo relativo de acuerdo a su posicionamiento, con lo cual se fomenta la cultura financiera y sirve para constituir portafolio más acorde a la realidad del país, opuesto que las entidades bancarias no se someten a calificaciones de riesgo.



### 3.2.1.5 PUNTUACIÓN

Una vez calculados los indicadores, que fueron descritos en la sección anterior, se procede a realizar los siguientes pasos:

1.- Mayor es mejor	Ordenar en forma Descendente
2.- Menor es mejor	Ordenar en forma Ascendente

- Una vez que se ha ordenado a las instituciones en función de cada indicador, se procede a numerarlas en forma ascendente, asignándole en número 1 a la compañía de seguros en primer lugar, el 2 al que se ubica en segundo puesto, y así se continúa hasta llegar a la última institución.
- Una vez que se ordena y numera cada uno de los índices que componen las categorías de análisis y se calcula el índice compuesto por institución. Para su cálculo se debe sumar los números asignados, de acuerdo a la posición relativa de la entidad en cada índice, y dividir esta suma para el número de índices que conforman la categoría.
- Calculados los índices compuestos por institución, se suman los valores de las cuatro categorías y se dividen para cuatro, obteniendo así el índice CAPRILS final. Se ordenan estos resultados en forma ascendente, y se asignará la respectiva calificación de acuerdo a la escala de riesgo.
- En base a los indicadores compuestos de Solvencia; Resultados; Liquidez y Siniestralidad y el CAPRILS, calcular el valor del percentil 20, 40, 60, y 80; ordenar los resultados obtenidos de las cinco categorías de manera ascendente, asignando el número "1" a las instituciones que se ubican por debajo del valor del percentil 40, en número "3" para las entidades por debajo del percentil 60, el número 4 para aquellas debajo del percentil 80, y el número "5" para aquellas por encima del percentil 80.



### **3.2.1.6 OTROS ÍNDICES TÉCNICOS APLICABLES A COMPAÑÍAS DE SEGUROS.**

Aparte de los indicadores utilizados para el sistema CAPRILS, también se aplican otros índices financieros generales de acuerdo a la normativa de la Superintendencia de Bancos entre los cuales mencionaremos los siguientes:

### **3.2.1.7 ÍNDICES DE EFICIENCIA PARA COMPAÑÍAS DE SEGURO**

Entre los principales están:

**1.- Eficiencia Administrativa.-** Los ingresos de las aseguradoras provienen básicamente de las primas recibidas, por lo que la medida más adecuada de la eficiencia es el control de los gastos administrativos (de personal y operativos) en comparación con el monto de primas recibidas. Mientras menor el índice es mejor. La fórmula de cálculo es: Gastos administrativos / primas recibidas.

**2.- Índice de corretaje neto:** Relaciona las comisiones recibidas por las compañías (por la colocación de reaseguros) con las comisiones pagadas a los brokers para colocar sus seguros. Lo recomendable es que la aseguradora mantenga un equilibrio entre estas dos actividades, o de ser posible reciba más comisiones de las que paga. Mientras menor el índice es mejor. La fórmula de cálculo es: (Comisiones recibidas / primas reaseguros) – (comisiones pagadas / primas recibidas)

**3.- Índice de gestión financiera:** Refleja el manejo de las cuentas por cobrar, las por pagar, la composición del portafolio y los pasivos; este índice es una referencia interesante de la gestión de calidad de las aseguradoras del Ecuador en el manejo de sus cuentas, hecho que puede ser la

clave del éxito de la compañía. Un alto índice refleja una buena gestión financiera. La fórmula de cálculo es:  $(\text{Utilidades varias} + \text{intereses ganados} - \text{pérdidas varias} - \text{intereses pagados}) / (\text{efectivo} + \text{inversiones en valores mobiliarios}) + \text{cuentas por cobrar} - \text{obligaciones por cobrar} - \text{cuentas por pagar} - \text{créditos diferidos}$  .

### 3.2.1.8 ÍNDICES GENERALES PARA COMPAÑÍAS DE SEGUROS

Otros indicadores que miden la eficiencia, liquidez, seguridad, rentabilidad, etc., de las Compañías de Seguro son los siguientes:

**1.- Tasa de Gastos de Administración.-** Está dada por la relación:  $\text{Gastos de Administración} / \text{Primas netas recibidas}$ . Las Primas Netas Recibidas se establecen deduciendo el total de la cuenta primas Recibidas; el saldo de la cuenta Liquidaciones y Rescates.

**2.- Tasa de Gastos de Gestión.-** Corresponde a la relación:  $\text{Comisiones} / \text{Primas Netas Recibidas}$ . Se calcula tomando el saldo de la cuenta Comisiones Pagadas, en el Estado de Cuentas de Resultados y Primas Netas Recibidas, definidas para la Tasa de Gastos de Administración.

**3.- Tasa de Gastos de Operaciones.-** Corresponde a la relación:  $\text{Tasa de Gastos de Administración} (+) \text{Tasa de gastos de Gestión}$ .



**4.- Tasa de Utilidad Técnica.-** Corresponde a la diferencia que se obtiene de restar de 100% la Tasa de Gastos de Operación (-) la Tasa de Siniestralidad.

**5.- Índice de Cesión de Reaseguro.-** Corresponde a la relación: Primas de Reaseguro Cedido / Primas Netas Recibidas.

Se calcula tomando el saldo de la cuenta Primas de Reaseguro Cedido, del Estado de Resultados y las Primas Netas Recibidas, identificados para la Tasa de Gastos de Administración.

**6.- Índice de Cartera No Documentada.-** Se obtiene de dividir: Primas por Cobrar / Total de Cartera por Primas. Primas por cobrar, corresponde a la primera cuenta del Grupo Cuentas por Cobrar, del Balance general. El total de la Cartera por Primas incluye:

- Pagars y Letras por Primas; y
- Primas por Cobrar.

**6.- Índice de Seguridad.-** Corresponde a la relación: Activo Corriente / Pasivo Corriente. Donde el Activo Corriente incluye: Activo Exigible (+) Inversiones en Bienes Raíces (+) Muebles, Equipos y Vehículos, (en el caso de compañías que han efectuado aumentos de capital con el superávit proveniente de revalorización de activos, se incluye como inversión en Bienes raíces y Muebles y Equipos, el valor revalorizado). El Pasivo Corriente comprende: Pasivo Exigible (+) Créditos Diferidos.

**7.- Tasa de Rentabilidad Global.-** Corresponde a la relación: Utilidad Neta / Capital y Reservas. Se calcula tomando los valores que constan en el Balance de Comprobación en las cuentas de Utilidades y Capital y Reservas. Esta última no incluye superávit por revalorización de activos.



### **3.3 VALORACIÓN ECONÓMICA DEL MERCADO ECUATORIANO FRENTE A LA OBTENCIÓN DE UN SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO.**

La tarea de medir el valor económico generado por las decisiones de suscribir una Póliza de Seguro, siempre ha sido de interés general, ya que si el objetivo de cualquier negocio es crear riqueza conviene saber cómo se mide en situaciones concretas.

La actividad de valorización económica, tanto propia como ajena, está cada vez más presente en el día a día de los gestores, que se ven envueltos en operaciones de reestructuración de activos y pasivos, procesos de privatizaciones, joint ventures, fusiones y adquisiciones, salidas a bolsa, etc.

#### **3.3.1 LA LÓGICA DE LA VALORIZACIÓN ECONÓMICA**

*Únicamente los necios confunden valor con precio.*



**ANTONIO MACHADO**

##### **3.3.1.1 INTRODUCCIÓN**

CIB-ESPOL

La necesidad de llevar a cabo valorizaciones económicas de activos materiales e inmateriales, tanto físicos como financieros, no es una simple cuestión de moda.

Si el objetivo de todo negocio es crear riqueza, es decir, valor económico, lo primero que debe interesar a cualquier persona involucrada en el mismo, tanto desde el interior como desde el exterior, es saber cuánto vale, cómo se mide ese valor y que



se está haciendo para cumplir el objetivo para el que se montó el negocio.

En el mundo de las finanzas corporativas, el análisis del valor económico se ha convertido en un referente principal, con base en el cual se analizan las principales decisiones financieras de la empresa: inversión, financiación y retribución al capital. Asimismo, se considera que la principal misión de la dirección financiera en una empresa es asegurar que existen los mecanismos necesarios para que las decisiones que se tomen en todos los niveles de la organización puedan ser estudiadas bajo la perspectiva del valor económico.

Orientar la gestión empresarial bajo la perspectiva del valor proporciona indudables ventajas, entre las que se puede destacar la de disponer de un lenguaje integrador que facilita una visión global de la empresa. Sin embargo, el proceso no está exento de peligros, la mayor parte de los cuales surgen del deseo de encontrar soluciones simplistas que se concretan en fórmulas mágicas o panaceas universales.

### **3.3.2 LA LÓGICA DEL VALOR ECONÓMICO:**

#### *ELEMENTOS CLAVE*

Valorar una realidad económica no es tarea exclusivamente técnica, aunque tiene elementos técnicos que pueden invalidarla.

Valorar es emitir una opinión, un juicio de valor, que siempre es subjetivo. Y que, como toda opinión, puede o no estar suficientemente fundamentada



En consecuencia, no existe un valor absoluto y único para una realidad económica, aunque sí existe un valor razonable – por fundamento -, o no.

Una valoración correcta es aquella que está bien realizada técnicamente, y que se fundamenta en supuestos razonables o correctos, teniendo en cuenta la perspectiva subjetiva bajo la que se lleva a cabo la valorización.

En efecto, el componente subjetivo de cualquier valoración económica se articula a través de la respuesta adecuada a las siguientes preguntas:

- a) Valor para qué
- b) Valor para quién
- c) Valor en qué circunstancias



- VALOR PARA QUÉ, ya que no es lo mismo valorar un activo para ser liquidado, que para ser vendido o para ser reformado y reutilizado. Esta diversa finalidad en la valoración no debe confundirse con la posibilidad de manipulación en el valor resultante final, que se produce cuando no resulta razonable el fin de la valorización y los supuestos utilizados.
- VALOR PARA QUIÉN, porque no es igual la perspectiva del comprador que la del vendedor, o la del accionista minoritario que la de la entidad financiera que aporta deuda. En este sentido, es frecuente encontrarse con expresiones del tipo: valor para el accionista, valor del proyecto, valor para la empresa, valor para el mercado, etc.



- VALOR EN QUÉ CIRCUNSTANCIAS

De estas afirmaciones se derivan, entre otras, las siguientes consecuencias:

- 1.- Para valorar correctamente una realidad económica hay que conocer esa realidad.
- 2.- La utilidad de una valoración de un negocio es directamente proporcional al conocimiento que tenga del mismo la persona que realiza la valoración.
- 3.- Para valorar correctamente hay que entender el modelo de valoración que se está aplicando.
- 4.- Primas Recibidas y Pagados Siniestros hay que explicitar las variables que se emplean en el modelo de la valoración, emplear supuestos razonables para su cuantificación.
- 5.- El valor económico se fundamenta en el cumplimiento de las expectativas, lo que equivale a credibilidad.

### **3.3.3 LOS DIVERSOS ASPECTOS DE LA VALORIZACIÓN**

Estas reflexiones no dejan de ser un intento de aplicar el sentido común al proceso de valorización económica. Para avanzar en el mismo, cabría preguntarse si existe un marco de referencia conceptual que, teniendo en cuenta estas consideraciones, permita abordar la tarea de valorización. Evidentemente, la respuesta es sí, y todo lector suficientemente imaginativo podría desarrollar ahora su propio esquema.



Con independencia de que esto se realice, presentamos a continuación un resumen de los principales elementos que, en mi opinión, se deben considerar y resolver correctamente para llevar a cabo una valorización económica.

### ELEMENTOS DE UN PROCESO DE VALORIZACIÓN

Aspectos de tipo técnico	Aspectos de negocio	Aspectos de negociación
Método de valorización	Análisis del sector	Reparto del valor:
Empleado		Primas de control
DFC	Análisis del entorno:	Primas de liquidez
Ratios	Nacional	
Opciones Reales	Internacional	Proceso de Formación
Múltiplos comparables		del precio:
Etcétera	Análisis de riesgos:	Precio máximo
	Operativos	Precio mínimo
Límites del método:	Legales	
Operativos	Sectoriales	
Conceptuales	Financieros	Balance de poder
Variables empleadas	etcétera	
Identificación de los Generadores de valor	Equipo directivo	



CIB-ESPOL

Como es lógico, este resumen no trata de ser exhaustivo, pero puede ser útil para repasar la coherencia entre los elementos que se deben considerar para emitir una opinión fundamentada sobre el valor económico que se está tratando de medir, bajo la perspectiva del para qué, del para quién y de las circunstancias.

- Entre los siguientes capítulos se analizan valoraciones de empresas y negocios diversos que operan en sectores distintos. El énfasis se ha puesto en el desarrollo de los aspectos técnicos de la valoración, pero la discusión de los temas y las soluciones aportadas pretenden tener en cuenta las interrelaciones existentes entre los tres aspectos arriba señalados.



### **3.3.4 VALORACIÓN INTERNACIONAL**

*Lo que es prudente desde el punto de vista  
De una familia, puede ser absurdo bajo  
La perspectiva de un país*  
**ADAM SMITH, 1776**

#### **3.3.4.1 INTRODUCCIÓN**

En una economía cada vez más globalizada, las empresas tienen un ámbito para hacer negocios que no se reduce exclusivamente al propio país y, en consecuencia, los componentes internacionales en las decisiones empresariales adquieren una creciente importancia. En este contexto, las inversiones internacionales son un elemento cada vez más presente en la creación de valor de una empresa, y como tal, deben ser correctamente gestionadas.

El análisis financiero de las decisiones de inversión en un contexto multinacional suele ser un quebradero de cabeza para los gestores involucrados en la decisión. Con frecuencia, a los problemas que se derivan del insuficiente conocimiento del mercado y de la realidad social, política y económica del nuevo país, se añade la inseguridad en el análisis técnico de la decisión. Sin embargo, la metodología para valorar inversiones internacionales es una simple extensión de los principios básicos de valoración: se trata de descontar los flujos de caja apropiados, a la tasa apropiada. No obstante, la aplicación de estos principios para un escenario internacional presenta una serie de problemas específicos, como son:

- a) Elección de la moneda en la que llevar a cabo el análisis.
- b) Cómo tratar posibles riesgos específicos asociados a la valoración: riesgos de tipo de cambio, riesgos de país, políticos, etc.
- c) Cómo influyen en la valoración las posibles acciones fiscales y/o limitaciones al movimiento de flujos de tesorería, si se producen.



## CONCLUSIONES Y/O RECOMENDACIONES

- La economía es una ciencia social que trata de interpretar y anticipar, el comportamiento de los ciudadanos en su conjunto. No hay dos crisis iguales, a pesar de que puedan tener muchas cosas en común, entre otras cosas porque las variables que intervienen y su impacto es diferente. Ahora bien, cuando nuestro marco de referencia es el mercado de seguros, más específicamente el ramo de transporte marítimo, se mueve dentro de parámetros normales, cuya predicción y explicación es más sencilla comparada con la de muchos años atrás, cuando se hablaba de la aventura marítima, sin rutas demarcadas o conocidas aún. Por lo que valorar financieramente y económicamente a las compañías de seguros que operan el ramo ha sido de utilidad para anticiparnos a las que mayor rentabilidad han tenido durante el 2002.
- La Dirección de la Marina Mercante, unidad encargada de emitir los permisos a las embarcaciones que deseen realizar actividades como navegar en el Ecuador, tiene en sus registros 5213 matriculas emitidas a nivel nacional, distribuidas en las diferentes Capitanías de Puertos como son: Capitanía de Guayaquil 1601, Capitanía de Manta 870, Capitanía de Puerto Ayora 280, Capitanía de Salinas 660, Capitanía de Puerto Baquerizo 244, Capitanía de General Villamil 118, Capitanía de Esmeraldas 303, Capitanía de Puerto Orellana 93, Capitanía Nuevo Rocafuerte 29, Capitanía de Puerto Bolívar 954 , Capitanía San Lorenzo 61.
- Igual que en otras industrias, en el transporte marítimo se está observando un proceso de concentración. Su principal causa es un aumento de relación entre costos fijos y costos variables.
- Las compañías de Seguros tiene la obligatoriedad de probar ante la Superintendencia de Bancos el margen de Solvencia fijando los limites de la capacidad operativa, estableciendo que las mismas compañías de seguros no adquieran compromisos de sumas aseguradas y primas que estén por encima de su real capacidad y de los alcances de su patrimonio,

así se evitaría el fronting que consiste que las pólizas se emiten por un valor que esta reasegurado al 100%, haciendo de vehículo recibiendo un porcentaje pequeño de la prima como un descuento o comisión, y así se evita la suscripción de pólizas irresponsables.

- El costo y la calidad de los servicios de transporte tiene un creciente relevancia para la competitividad, el desarrollo y la integración económica de Ecuador con América Latina y el Caribe. Las relaciones analizadas entre la ubicación geográfica, los volúmenes de comercio, y los servicios de transporte sugieren un creciente impacto de las fuerzas gravitacionales. Las economías de escala en el transporte fomentan así las tendencias de concentración, y es probable que el comercio dentro de bloques económicos seguirá creciendo a tasa mayores que el comercio entre bloques.
- Cabe notar que de simples diferencias en los costos promedios de transporte no se deben sacar conclusiones prematuros sobre la eficiencia del sistema. Sin embargo, hay áreas donde los gobiernos pueden contribuir a una reducción de los costos y una mejora del sistema de transporte. Para poder aprovechar al máximo las economías de escala, por ejemplo, haría falta permitir la combinación de servicios de transporte nacional, regional, e internacional, lo cual en la actualidad está prohibido para el cabotaje marítimo. También conviene una cooperación regional y la especialización y concentración de operaciones portuarias, facilitando por ejemplo el uso de puertos extranjeros a través de las inversiones en infraestructura terrestres y facilitación aduanera. Se confirma que fomentar e incentivar la competencia reduce el costo del transporte, como también lo hace de forma significativa la participación privada en las inversiones y operaciones portuarias.



- Implica que el Gobierno del Ecuador tienen a su alcance un potencial de reformas en el ámbito de transporte que tiene un impacto directo y bastante inmediato sobre las futuras perspectivas de desarrollo e integración de la región como medidas de apertura de inversión, traspasando a los sectores privados las empresas estatales o donde tenga el estado participación ineficiente como la administración de puertos que en la actualidad están en proceso gracias a la Ley de Modernización.
- Las reservas de riesgos en curso, las reservas matemáticas, las reservas para obligaciones pendientes, y las reservas para desviaciones de siniestralidad y eventos catastróficos, constituyen una prudencia financiera para las compañías de seguros que operan en el Ecuador, marco jurídico establecido por el Reglamento General de la Ley de Seguros, que aminoran las posibles situaciones de iliquidez, al momento de siniestros imprevistos colectivos.



# ***ANEXOS***



# ANEXO 2

## PRIMA NETA RECIBIDA

SEGMENTOS DE REALIZACIÓN	PRIMA NETA RECIBIDA						
	30-Jun-01	30-Sep-01	31-Dic-01	31-Mar-02	30-Jun-02	30-Sep-02	31-Dic-02
VIDA INDIVIDUAL	1.455	2.366	3.406	920	1.755	2.634	3.670
VIDA GRUPO	9.750	15.766	22.412	6.484	13.833	21.881	30.834
RENTA VITALICIA	30	37	26	-2	10	28	33
ENFERMEDAD O ASISTENCIA MEDICA CONSOLIDADO	5.775	8.212	12.416	3.095	7.914	12.202	16.925
ACCIDENTES PERSONALES CONSOLIDADO	3.821	5.768	9.574	2.105	5.459	8.673	11.930
INCENDIO Y LÍNEAS ALIADAS	20.095	32.436	44.340	14.828	24.670	39.294	57.727
LUCCRO CESANTE CONSOLIDADO (1)	806	1.563	2.087	404	1.495	2.299	3.391
RIESGO CATASTRÓFICO	7.982	5.722	7.714	1.357	7.423	9.183	13.703
VEHÍCULOS	41.789	63.165	88.712	26.575	53.631	81.540	110.864
TRANSPORTE	12.657	18.501	26.088	7.291	15.296	23.383	31.953
DINERO Y VALORES	614	659	743	522	877	994	1.266
CASCO DE BUQUES	4.806	7.095	9.307	1.891	5.373	7.151	9.190
CASCO AEREO	9.250	11.657	18.405	6.258	12.428	16.937	20.257
ROBO	3.199	4.684	6.305	1.589	3.543	5.184	6.916
AGROPECUARIO	286	454	505	198	438	632	787
RIESGOS TÉCNICOS (2)	7.880	12.141	19.531	4.056	9.458	14.369	24.392
RESPONSABILIDAD CIVIL	4.490	6.521	10.554	10.482	12.456	14.361	17.155
FIDELIDAD Y BBB	2.523	3.304	4.753	597	1.898	3.024	5.064
MULTIRIES. O SEG. COMBINADO	36	50	71	17	36	49	413
FIANZAS (3)	6.042	10.438	15.342	4.869	10.035	15.416	21.218
RIESGOS DIVERSOS	967	2.568	10.888	7.417	7.651	9.009	15.400
<b>TOTAL</b>	<b>144.253</b>	<b>213.107</b>	<b>313.179</b>	<b>100.953</b>	<b>195.679</b>	<b>288.243</b>	<b>403.088</b>

nte: Página web de la Superintendencia de Bancos. [www.superban.gov.ec](http://www.superban.gov.ec)



## ANEXO 3

### PRIMA DE REASEGUROS NO PROPORCIONALES

SEGMENTOS DE REALIZACIÓN	PRIMA DE REASEGUROS NO PROPORCIONALES						
	30-Jun-01	30-Sep-01	31-Dic-01	31-Mar-02	30-Jun-02	30-Sep-02	31-Dic-02
VIDA INDIVIDUAL	6	10	18	6	14	18	30
VIDA GRUPO	186	376	541	168	307	521	788
RENTA VITALICIA	-	-	-	-	-	-	-
ENFERMEDAD O ASISTENCIA MEDICA CONSOLIDADO	23	20	14	10	189	233	302
ACCIDENTES PERSONALES CONSOLIDADO	74	119	229	51	93	156	217
INCENDIO Y LÍNEAS ALIADAS	2.090	3.355	4.568	2.179	4.248	6.832	9.119
LUCRO CESANTE CONSOLIDADO (1)	82	123	161	35	116	198	233
RIESGO CATASTRÓFICO	229	350	473	88	361	584	443
VEHÍCULOS	930	1.577	2.148	794	1.580	2.658	3.524
TRANSPORTE	897	1.408	1.900	269	571	879	1.315
DINERO Y VALORES	10	10	10	1	14	18	34
CASCO DE BUQUES	305	477	818	275	215	261	390
CASCO AEREO	2 -		1 -		8	11	14
ROBO	158	169	244	96	186	271	375
AGROPECUARIO	5	6	7	3	9	12	16
RIESGOS TÉCNICOS (2)	729	1.133	1.931	450	936	1.469	1.929
RESPONSABILIDAD CIVIL	127	189	273	46	118	174	212
FIDELIDAD Y BBB	44	72	106	30	41	73	104
MULTIRIES. O SEG. COMBINADO	-	-	-	-	-	-	-
FIANZAS (3)	40	59	61	26	59	111	193
RIESGOS DIVERSOS	30 -		-398	2	3	6	9
<b>TOTAL</b>	<b>5.967</b>	<b>9.453</b>	<b>13.105</b>	<b>4.529</b>	<b>9.068</b>	<b>14.485</b>	<b>19.247</b>

te: Página web de la Superintendencia de Bancos. [www.superban.gov.ec](http://www.superban.gov.ec)



# ANEXO 4

## PRIMA DE REASEGUROS PROPORCIONALES CEDIDOS

SEGMENTOS DE REALIZACIÓN	PRIMA DE REASEGUROS PROPORCIONALES CEDIDOS						
	30-Jun-01	30-Sep-01	31-Dic-01	31-Mar-02	30-Jun-02	30-Sep-02	31-Dic-02
VIDA INDIVIDUAL	301	473	631	120	281	416	1.114
VIDA GRUPO	2.344	3.861	5.448	1.410	3.659	5.700	8.034
RENTA VITALICIA	-	-	-	-	-	-	-
ENFERMEDAD O ASISTENCIA MÉDICA							
CONSOLIDADO	1.892	2.171	2.961	649	1.693	2.644	3.643
ACCIDENTES PERSONALES CONSOLIDADO	2.173	2.849	3.910	1.134	3.093	4.450	6.009
INCENDIO Y LÍNEAS ALIADAS	19.346	25.688	34.602	13.536	20.818	32.293	47.412
LUCRO CESANTE CONSOLIDADO (1)	649	1.348	1.814	308	989	1.603	2.465
RIESGO CATASTRÓFICO	4.125	5.258	6.904	1.124	5.746	6.634	10.439
VEHÍCULOS	14.664	21.916	33.025	11.103	22.813	34.802	48.087
3 TRANSPORTE	6.141	9.026	12.670	3.403	7.434	11.314	15.683
1 DINERO Y VALORES	489	500	516	463	524	565	600
2 CASCO DE BUQUES	3.865	5.456	7.191	1.471	4.525	5.938	7.562
3 CASCO AEREO	9.183	11.581	18.290	6.208	12.273	16.745	20.060
4 ROBO	1.459	2.267	2.926	766	1.910	2.674	3.430
5 AGROPECUARIO	247	396	439	175	386	555	702
6 RIESGOS TÉCNICOS (2)	5.447	8.734	13.792	2.854	7.000	10.689	18.788
7 RESPONSABILIDAD CIVIL	3.279	5.032	8.507	9.815	11.384	12.738	15.084
8 FIDELIDAD Y BBB	1.758	2.244	3.265	212	1.182	1.956	3.648
9 MULTIRIES. O SEG. COMBINADO	-	-	-	-	-	-	338
0 FIANZAS (3)	4.636	8.035	11.832	3.499	7.303	11.260	15.686
1 RIESGOS DIVERSOS	930	2.515	10.746	7.334	7.514	8.856	15.170
<b>TOTAL</b>	<b>82.928</b>	<b>119.350</b>	<b>179.469</b>	<b>65.584</b>	<b>120.527</b>	<b>171.832</b>	<b>243.954</b>

Fuente: Página web de la Superintendencia de Bancos. [www.superban.gov.ec](http://www.superban.gov.ec)



## ANEXO 5

### COSTOS DE SINIESTROS

SEGMENTOS DE REALIZACIÓN	COSTOS DE SINIESTROS						
	30-Jun-01	30-Sep-01	31-Dic-01	31-Mar-02	30-Jun-02	30-Sep-02	31-Dic-02
VIDA INDIVIDUAL	17	54	259	79	57	220	162
VIDA GRUPO	3.973	6.220	8.468	2.424	5.385	8.473	11.621
RENTA VITALICIA	34	51	67	16	32	49	65
ENFERMEDAD O ASISTENCIA MÉDICA							
CONSOLIDADO	3.124	4.856	7.130	2.185	5.177	8.081	10.562
ACCIDENTES PERSONALES CONSOLID	845	1.362	2.008	794	1.487	2.096	2.823
INCENDIO Y LÍNEAS ALIADAS	1.617	1.889	2.350	541	1.207	-10.034	3.185
LUCRO CESANTE CONSOLIDADO (1)	18	48	164	21	88	11.732	265
RIESGO CATASTRÓFICO	1	1	38	-	714	1.062	1.343
VEHÍCULOS	14.129	20.467	28.075	7.855	15.694	24.284	32.420
TRANSPORTE	2.924	4.715	6.396	2.200	3.636	5.074	7.199
DINERO Y VALORES	47	123	169	76	175	267	371
CASCO DE BUQUES	155	321	456	63	366	623	937
CASCO AEREO	30	45	130	-47	-11	-3	30
ROBO	985	1.698	2.374	397	885	1.281	1.895
AGROPECUARIO	37	44	57	2	14	37	45
RIESGOS TÉCNICOS (2)	1.273	1.862	2.438	493	1.080	1.567	2.192
RESPONSABILIDAD CIVIL	213	523	491	127	118	269	464
FIDELIDAD Y BBB	393	682	843	407	612	807	1.056
MULTIRIES. O SEG. COMBINADO	1	2	6	-	-	-	22
FIANZAS (3)	65	212	140	112	292	251	789
RIESGOS DIVERSOS	-26	-105	-24	183	185	191	245
<b>TOTAL</b>	<b>29.855</b>	<b>45.070</b>	<b>62.035</b>	<b>17.928</b>	<b>37.193</b>	<b>56.327</b>	<b>77.691</b>

Fuente: Página web de la Superintendencia de Bancos. [www.superban.gov.ec](http://www.superban.gov.ec)



## ANEXO 6

<b>MARGEN TÉCNICO</b>							
<b>ELEMENTOS DE REALIZACIÓN</b>	<b>30-Jun-01</b>	<b>30-Sep-01</b>	<b>31-Dic-01</b>	<b>31-Mar-02</b>	<b>30-Jun-02</b>	<b>30-Sep-02</b>	<b>31-Dic-02</b>
<b>DA INDIVIDUAL</b>	798	997	457	647	1.117	1.611	1.685
<b>DA GRUPO</b>	2.400	4.408	6.195	1.739	3.996	6.386	9.219
<b>ENTA VITALICIA</b>	-23	-35	-59	-12	-24	-36	-48
<b>NERMEDAD O ASISTENCIA MÉDICA</b>							
<b>ONSOLIDADO</b>	618	709	1.413	-3	247	315	1.304
<b>CCIDENTES PERSONALES CONSOLIDADO</b>	1.162	1.418	3.219	402	1.178	2.059	3.082
<b>NCENDIO Y LÍNEAS ALIADAS</b>	-1.291	3.065	3.005	83	364	12.429	426
<b>UCRO CESANTE CONSOLIDADO (1)</b>	98	151	162	16	257	-11.214	573
<b>RIESGO CATASTRÓFICO</b>	3.940	2.503	893	285	991	1.230	1.919
<b>VEHÍCULOS</b>	8.659	13.102	20.912	6.847	12.618	18.164	25.562
<b>TRANSPORTE</b>	2.938	3.595	4.801	1.229	3.662	5.946	7.412
<b>INERO Y VALORES</b>	58	21	45	43	104	125	194
<b>CASCO DE BUQUES</b>	774	981	1.139	215	510	390	388
<b>CASCO AEREO</b>	352	407	665	493	830	1.119	1.203
<b>ROBO</b>	362	506	569	389	632	1.064	1.283
<b>AGROPECUARIO</b>	42	73	75	53	79	95	116
<b>RIESGOS TÉCNICOS (2)</b>	1.187	2.065	2.478	655	1.471	2.430	3.625
<b>RESPONSABILIDAD CIVIL</b>	916	1.005	1.608	668	1.190	1.619	1.996
<b>FIDELIDAD Y BBB</b>	245	337	573	-64	70	227	528
<b>MULTIRIES. O SEG. COMBINADO</b>	34	50	62	16	33	49	111
<b>FIANZAS (3)</b>	2.208	3.564	5.509	1.781	3.601	5.760	7.847
<b>RIESGOS DIVERSOS</b>	57	234	805	145	224	315	558

te: Página web de la Superintendencia de Bancos. [www.superban.gov.ec](http://www.superban.gov.ec)



# ANEXO 7



## RANKING DE ASEGURADORAS EN EL MERCADO ECUATORIANO

N° Compañías de Seguros del Ecuador	TRANSPORTE	CASCO BUQUE
1 ACE SEGUROS S.A.	1.767	2
2 AIG METROPOLITANA COMPAÑÍA DE SEGUROS	489 -	
3 ALIANZA COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A.	23 -	
4 ASEGURADORA DEL SUR C.A.	295	-310
5 ATLAS COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A.	710	-21
6 BMI DEL ECUADOR COMPAÑÍA DE SEGUROS DE VIDA S.A.	-	-
7 BOLÍVAR COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A.	285	46
8 CERVANTES S.A. COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS	66	37
9 COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS GENERALES COLÓN S.A.	-	-
10 COLONIAL COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A.	430	-1
11 COMPAÑÍA DE SEGUROS DE VIDA COLVIDA S.A.	-	-
12 COMPAÑÍA DE SEGUROS CÓNDOR S.A.	203	6
13 CONFIANZA COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A.	-	-
14 COOPSEGUROS DEL ECUADOR S.A. COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS	223	13
15 SEGUROS DEL PICHINCHA S.A. COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS	-	-
16 COMPAÑÍA DE SEGUROS ECUATORIANO SUIZA S.A.	397	25
17 COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES EQUINOCCIAL S.A.	552	16
18 EQUIVIDA COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A.	-	-
19 EL FÉNIX DEL ECUADOR COMPAÑÍA ANÓNIMA DE SEGUROS Y REASEGUROS	109	30
20 INCA COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A.	9 -	
21 INTEGRAL S.A. COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS	377	24
22 INTEROCEANICA COMPAÑÍA ANÓNIMA DE SEGUROS Y REASEGUROS	195	10
23 GENERALI ECUADOR COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A.	592	4
24 LA UNIÓN COMPAÑÍA NACIONAL DE SEGUROS S.A.	226	197
25 MEMORIAS SERVICIOS DEL ECUADOR S.A. MEMOSER	28	-68
26 OLYMPUS COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A.	79 -	
27 COMPAÑÍA DE SEGUROS ORIENTE S.A.	15 -	
28 COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS PANAMERICANA DEL ECUADOR S.A.	297	257
29 COMPAÑÍA DE SEGUROS FILANSEGUROS S.A.	-	-
30 PRIMMA COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A.	-	-
31 PORVENIR COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A. PORVESEGUROS	-	-
32 RÍO GUAYAS COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A.	-45	6
33 SEGUROS ROCAFUERTE S.A.	216	33
34 SEGUROS SUCRE S.A.	113	79
35 SUD AMÉRICA DE SEGUROS C.A.	-	-
36 SUL AMÉRICA COMPAÑÍA DE SEGUROS DEL ECUADOR C.A.	91 -	
37 SEGUROS UNIDOS S.A.	-331	4
38 PAN AMERICAN LIFE INSURANCE COMPANY	-	-
39 AMEDEX S.A. COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS	-	-

Fuente: Página web de la Superintendencia de Bancos. [www.superban.gov.ec](http://www.superban.gov.ec)



## BIBLIOGRAFÍA

- KENNETH GOODACRE: Marine Insurance Claims,  
Witherby and co. Ltd. 2<sup>nd</sup>.  
Edition, 1981, Inglaterra
- TESIS ASPECTOS PRACTICOS DEL SEGURO DE CASCO DE BUQUES Sr. Galo Larrea Simmonds
- RAUL GONZALEZ HEVIA: Manual de Seguro Marítimo,  
Editorial Mapfre, 1976,  
España.
- U.K. CLUB (BERMUDA): Handy Book for Shipowners  
and Masters, 16<sup>th</sup>. Edition,  
1964, Inglaterra.
- MANUAL DEL PRIMER NIVEL  
CURSO DE SEGUROS DE LA CÁMARA DE  
COMPAÑÍAS DE SEGUROS Econ. Josefina Catelló
- WITHERBY AND CO. LTD. Reference Book of Marine  
Insurance Clauses 1988, 61<sup>st</sup>.  
Edition, 1989, Inglaterra.
- DR. ALVARO LASCARRO L. Seminario de Casco de  
Buques, Skandia, 1984,  
Ecuador.
- PROGRAMA DE TÉCNICAS ADUANERAS Econ. Francisco E. Caiche  
Mora
- SUPERINTENDENCIA DE BANCOS: Memorias de  
Superintendencia de Bancos  
1988, Dirección de Seguros,  
1989, Ecuador.

