



EL SEGURO DE TRANSPORTE EN COLOMBIA

Leonardo Umaña | María José Vargas | Angela Concha

fasecolda
Federación de Aseguradores Colombianos

PRESIDENCIA EJECUTIVA

Roberto Junguito Bonnet

Archivo Fasecolda

Offset Gráfico

Diseño | Raúl Ortiz

info@raulortiz.info

Producción | Fasecolda

Imágenes | Archivo Fasecolda

Impresión | Offset Gráfico



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	4
1. APROXIMACIÓN HISTÓRICA AL SEGURO DE TRANSPORTE	7
2. EL SEGURO DE TRANSPORTE EN COLOMBIA	11
2.1 HISTORIA DEL SEGURO DE TRANSPORTE EN COLOMBIA	11
2.2 CONTRATO DE TRANSPORTE	16
3. PRODUCTOS DEL SEGURO DE TRANSPORTE	19
3.1 MERCADO OBJETIVO	19
3.2 PRODUCTOS	20
4. CIFRAS HISTÓRICAS Y VARIABLES QUE IMPACTAN EL RAMO	29
4.1 PRIMAS EMITIDAS	29
4.2 SINIESTROS PAGADOS	33
4.3 ÍNDICE DE COMISIONES	35
4.4 RESULTADO TÉCNICO	36
4.5 VARIABLES MACROECONÓMICAS	37
5. ASPECTOS TÉCNICOS	45
5.1 PROCESO DE SUSCRIPCIÓN	45
5.2 SISTEMA DE TARIFACIÓN	46
5.3 INDEMNIZACIÓN	48
6. RETOS Y PERSPECTIVAS	49
6.1. EL DESAFÍO DE LA SINIESTRALIDAD	53
6.2 LA PERSPECTIVA DE POLÍTICA PÚBLICA.	55
7. REFERENCIAS	57



INTRODUCCIÓN

La movilización de mercancías entre un lugar y otro es primordial para el correcto funcionamiento del mercado de bienes. El papel fundamental que juega el comercio nacional e internacional en la actividad económica cobra relevancia en la medida en que exista una armonización en el sistema de transporte de mercancías. En un contexto mundial globalizado, contar con un sistema de transporte integrado, confiable y eficiente es determinante para la dinámica comercial.

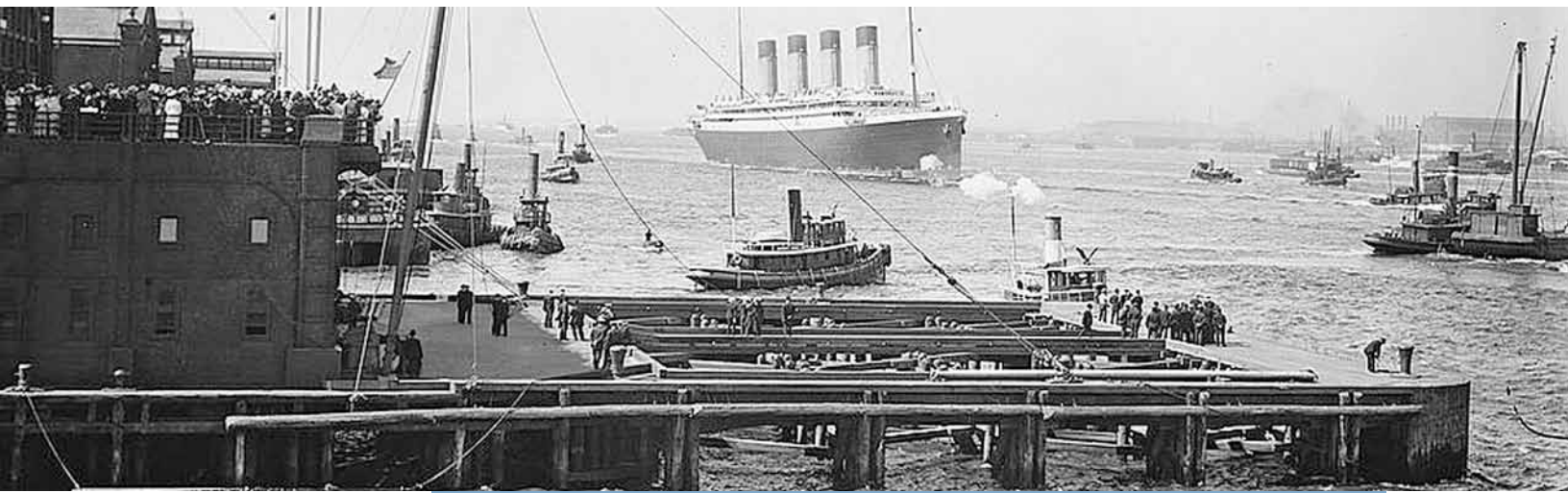
Sin embargo, el proceso de transporte, que debe ser entendido como el conjunto de actividades necesarias para llevar una mercancía de un lugar a otro, incluyendo los procesos de cargue y descargue, embalaje y almacenamiento temporal, entre otros, enfrenta diversos riesgos tanto endógenos como exógenos, lo que puede dificultar o impedir su óptimo funcionamiento.

“ La importancia del seguro de transporte radica entonces en la posibilidad de transferir, a un costo razonable, los riesgos que se generan durante el desarrollo de la cadena logística, ”

Como solución a esta situación, el mercado ha desarrollado un mecanismo financiero que compensa a quienes se ven afectados por la materialización de los riesgos que se asumen en el transporte de mercancías; este mecanismo se conoce como seguro de transporte. Por definición, este seguro es un contrato entre dos partes mediante el cual una compañía aseguradora asume los riesgos inherentes al transporte a cambio de una prima. Así brinda la posibilidad de proteger las mercancías durante todo su proceso de movilización, ya sea por vía fluvial, férrea, área ó marítima.

La importancia del seguro de transporte radica entonces en la posibilidad de transferir, a un costo razonable, los riesgos que se generan durante el desarrollo de la cadena logística, constituyéndose en un soporte vital del comercio nacional e internacional.

A continuación se explicaran las principales características del seguro de transporte. La primera sección sobre la creación del seguro de transporte, la historia de su surgimiento y evolución. Lo anterior para contextualizar al lector con sus principales rasgos y características. Posteriormente, en la sección dos se hará una revisión a la evolución de los seguros de transporte en Colombia y su funcionamiento actual. En la tercera sección se analizará el mercado de seguros en Colombia, en particular los productos. En la cuarta sección se analizan las cifras más relevantes de esta industria y las principales variables macroeconómicas que han afectado su funcionamiento. En la sección 5 se nombraran algunos aspectos técnicos del seguro, y finalmente, en la sección 6 se hablará de los retos y las perspectivas a futuro.



1. APROXIMACIÓN HISTÓRICA AL SEGURO DE TRANSPORTE

La historia del seguro de transporte es en sí la misma historia del seguro pues fue esta clase de póliza la primera en desarrollarse en el mundo. Dado que los principios del comercio estuvieron enfocados en el modo marítimo, las primeras formas de cobertura se dieron como respuesta a los peligros que afrontaban los barcos transportadores de mercancías tales como la piratería y las tormentas. Vestigios históricos y algunos relatos antiguos muestran que durante la época de los babilonios se dieron los primeros avances de seguro marítimo, en los cuales cualquier pérdida sufrida por las caravanas era asumida de forma solidaria por todos los comerciantes. Sin embargo, éstas eran formas muy primitivas de aseguramiento y no contaban con principios básicos o reglas claras de aplicación.

Posteriormente los antiguos griegos crearon un sistema mediante el cual los comerciantes dueños de barcos obte-

nían préstamos para comprar mercancías que luego transportarían para su venta. En caso de que el viaje resultara como se esperaba, éstos pagaban a los prestamistas la cantidad prestada junto con un interés previamente pactado. En caso contrario, si como resultado de guerras, tormentas, plagas, piratas, etc., la mercancía no podía llegar a su lugar de destino, el prestamista perdía tanto el monto prestado como los intereses. De esta forma, los transportadores transferían el riesgo del movimiento de mercancías al prestamista mediante el pago de una prima (intereses) que reflejaba el nivel de riesgo que enfrentaba la embarcación.

Esta común práctica continuó dándose alrededor del mundo. Sin embargo, diversos factores hicieron que su utilización se transformara. Por ejemplo, en 1236, el papa Gregorio IX declaró ilegal el cobro de intereses, por lo cual los prestamistas no pudieron continuar im-

plementando la forma de seguro anteriormente descrita. Como consecuencia, tuvieron que desarrollarse otras alternativas de aseguramiento, donde nacieron algunos de los conceptos utilizados hoy en día.

En la isla griega de Rodas se creó el seguro de avería gruesa, el cual estuvo enmarcado por el principio de solidaridad ya que buscaba que en caso de accidentes donde no se diera la pérdida total de la mercancía, los propietarios de la carga salvada contribuyeran al pago de la pérdida sufrida por los otros, así todos experimentaban la misma pérdida financiera aún cuando las mercancías de algunos no hubieran sufrido ningún daño. Esta clase de seguros se continúan utilizando hoy en día con algunas modificaciones hechas debido a los cambios estructurales que ha experimentado el negocio del transporte de carga.

Sin embargo es hasta el siglo XIII que se crea específicamente el seguro marítimo mediante la aplicación del sistema de pago por daño. A partir de 1369 la práctica se hizo más común como consecuencia del aumento del comercio transnacional y por ende de la navegación. De hecho, el registro histórico de una póliza de seguro data del año 1347, en el cual se aseguraba un buque que viajaría desde Génova hasta Mallorca. Durante 1668

se fundó la primera compañía de seguros marítimos en París (Francia), y se empezó la reglamentación del negocio mediante disposiciones legales sobre su constitución y obligaciones. A esta compañía la siguió la creación de las empresas de transporte marítimo “London Assurance” y “Royal Exchange Assurance”, las cuales por decreto real estuvieron protegidas contra la competencia corporativa durante sus primeros cien años de operaciones.

Con la creación del famoso café Lloyd’s en 1769, donde se tenía control del registro sobre la entrada y salida de buques, el seguro de transporte marítimo adquirió mayor importancia y sofisticación. Era en este lugar donde todo el capital humano conocedor del negocio del seguro marítimo se reunía e intercambiaba no sólo negocios, sino también conocimientos adquiridos. Adicionalmente, Lloyd’s ofrecía servicios de valor agregado tales como la inspección de barcos y mercancías, publicaciones marítimas y ajustes de siniestros. La póliza marítima desarrollada por Lloyd’s permaneció vigente por alrededor de 200 años.

Luego de 200 años en los que se dieron millones de casos de reclamaciones fue necesario recurrir a antecedentes legales para la solución de éstos. Lord Chalmers, un conocido juez inglés, logró consolidar casos antiguos de forma clara y

concisa en la Ley de Seguro Marítimo de 1906, ley que hoy en día es aún aplicada. Durante la misma época el London Underwriters Institute, hoy conocido como International Underwriting Association, publicó un clausulado de seguro marítimo. Este clausulado fue evolucionando según observaciones y reclamos, y se consolidó mundialmente siendo utilizado y aceptado por la mayoría de aseguradoras del ramo.

Posteriormente, el mercado de seguros de transporte, que hasta ahora se limitaba al seguro marítimo, sufrió un cambio estructural debido a los avances tecnológicos desarrollados y utilizados en el mundo. Se comienza a experimentar un cambio drástico en los medios de transporte de mercancías, ya que éstas empezaron a ser movilizadas en trenes, aviones e incluso camiones. Esto generó la necesidad de una reestructuración del negocio, donde las aseguradoras crearon mecanismos de aseguramiento para esta clase de medios de transporte. Es así como el seguro marítimo se convirtió en el seguro de transporte, abarcando todas las formas de movilización de mercancías y desarrollando pólizas y seguros especiales para cada una de ellas. Sin embargo, estos desarrollos son recientes y fue el seguro marítimo el que se constituyó como el primer seguro de transporte.



2. EL SEGURO DE TRANSPORTE EN COLOMBIA

2.1 HISTORIA DEL SEGURO DE TRANSPORTE EN COLOMBIA

Las primeras formas de aseguramiento en Colombia, al igual que en el mundo entero, se dieron específicamente en el transporte de mercancías; por esta razón, el seguro de transporte marcó el inicio de la industria aseguradora en el país.

Durante la época colonial, el aumento del comercio internacional con el mundo occidental llevó a que se adoptara una de las regulaciones desarrolladas por la Corona Española referente al aseguramiento del transporte comercial. Más precisamente, la Casa de Contratación de Sevilla fue la encargada de regular todos los asuntos con relación a situaciones civiles y comerciales que se dieran en el territorio colonizado. Esta estableció todas las generalidades y condiciones de las pólizas de seguros, las cuales estuvieron inicialmente divididas en

aquellas para mercancías con destino a las Indias, aquellas que provenían de las Indias y las de los cascos de navíos. Posteriormente, las condiciones de estos seguros se fueron elaborando mediante disposiciones legales que permitieron su mejor funcionamiento.

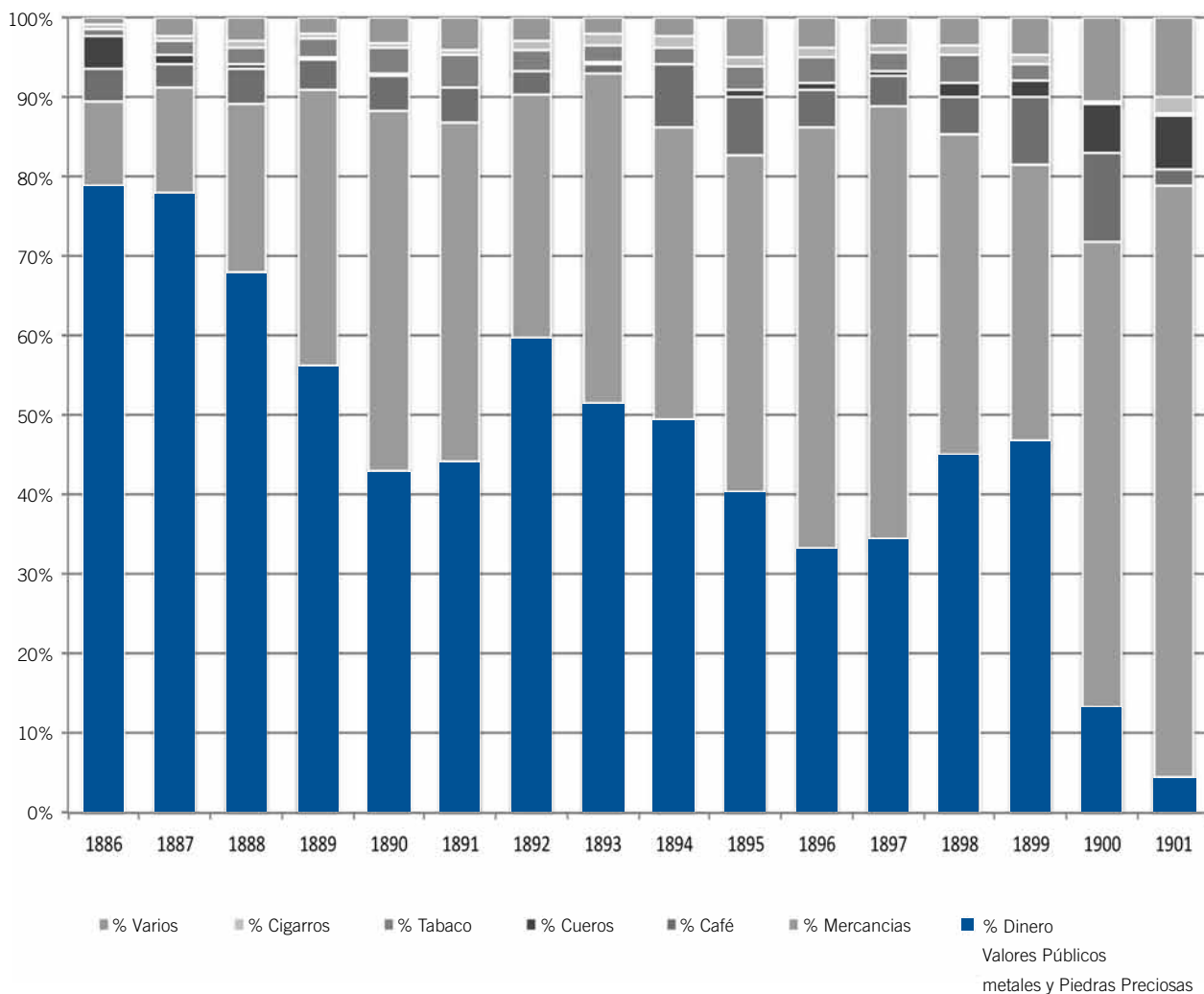
Las Ordenanzas de Bilbao de 1737 fueron las primeras leyes que reglamentaron el mercado de seguros de transporte en América, permanecieron vigentes hasta la expedición del Código de Comercio en 1853 cuando fueron derogadas y se adoptó un código a nivel nacional, que no fue más que una adaptación del Código Español. Este fue un primer avance hacia la consolidación de una normatividad nacional que permitiera que la actividad comercial y los procesos asociados a esta fueran estandarizados. Este primer código reglamentó temas relevantes tales como el reaseguro. Posteriormente, como resultado de políticas federalistas, se permitió que los Estados

podieran expedir sus propios Códigos de Transporte Terrestre, mas no hubo unificación en la regulación del derecho marítimo. Con la Constitución de 1886 se vuelve a unificar el Estado y, por ende, también se vuelve a adoptar un único Código de Transporte Terrestre para ser utilizado a nivel nacional.

Durante el año 1874 se crea la “Compa-

ña Colombiana de Seguros S.A”, destinada principalmente a la expedición de pólizas marítimas. Esta fue la primera empresa colombiana de seguros fundada con capital nacional. Las principales mercancías aseguradas eran aquellas que hacían parte del comercio exterior, además del dinero. Como se puede ver en la gráfica 1, se aseguraba café, tabaco, cigarrillos y cueros, entre otros.

Gráfica 1. Valores asegurados por tipo de mercancía - Fasecolda



Los trayectos asegurados eran principalmente por el río Magdalena; en la gráfica 2 se puede ver la ubicación de los principales siniestros; los cuales, en su gran mayoría, cubrían trayectos hacia Honda.

Gráfica 2. Lugar de ocurrencia de los siniestros - Fasecolda

Años	Trayectos donde ocurrieron			
	Principal siniestro		Segundo siniestro	
1886	De honda a barranquilla	25,5	de Honda a Bogotá	24,4
1887	De Bogotá a Honda	36,5	en Bodegajes de Yeguas	36,3
1888	En el mar	16,1	de Honda a bogota	12,1
1889	De Cartagena a Calamar	34,6	de Neiva a honda	23,6
1890	Yeguas - Honda a Bogotá	54	Purificación a neiva	21,1
1891	Isla de Aruba	38	de honda a Bogotá	17,4
1892	de Honda a Bogotá	42,3	Bogotá a londres	26,7
1893	Barraquilla a Zaragoza	55	de honda a Bogotá	24,8
1894	Barranquilla a Honda	65	de honda a Bogotá	16,8
1896	de Honda a Bogotá	43,1	de honda a neiva	29,1
1897	de Cartagena a honda	44,1	de barranquilla a puerto berrio	11
1898	de Bogotá a Cúcuta	46,7	de honda a Bogotá	12
1899	Ricaurte a Magangue	53,2	neiva a purificacion	12,8

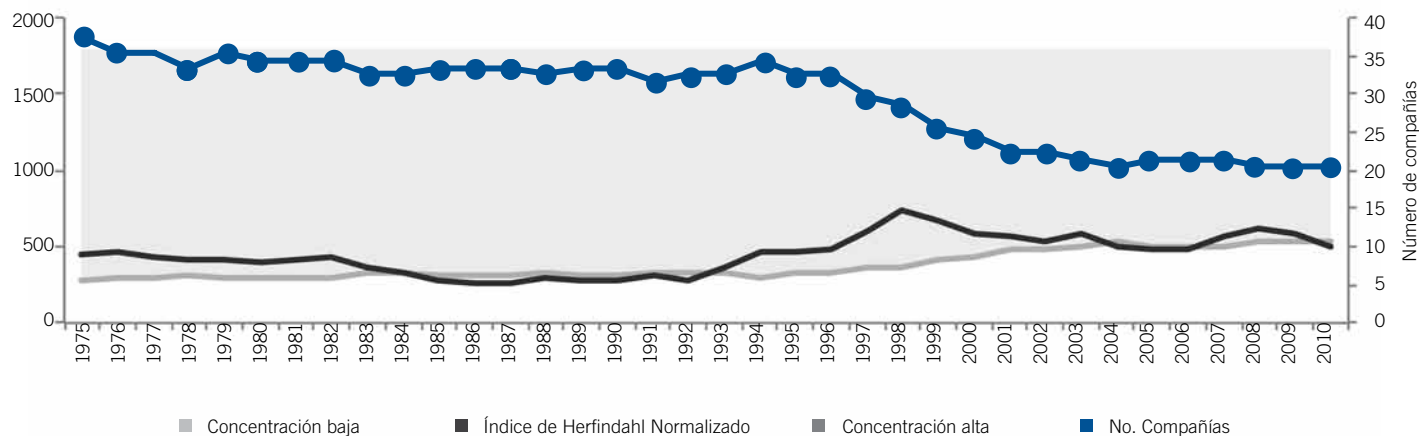
Durante el siglo XX, los principales productos de comercio exterior representaban gran parte de las mercancías aseguradas, característica que aún se mantiene.

El ramo de seguros de transporte, al ser la más antigua forma de aseguramiento, ha sido explotado por un gran número de compañías. El Índice de Herfindahl¹ permite explorar la evolución de la concen-

tración en su producción. En la siguiente gráfica, el área sombreada representa la región en la cual el índice fluctuaría si el mercado fuera competitivo, es decir, si la producción del mercado no estuviera concentrada en pocas compañías. Un mayor índice es síntoma de una mayor concentración en el mercado, mientras que un menor índice es evidencia de un mercado más competitivo.

¹ Índice de Herfindahl: índice que captura la concentración de un mercado. Se calcula haciendo la sumatoria de la participación en la producción de todas las compañías que componen el mercado. Para normalizarlo, se utiliza el número de compañías que participan en el mercado.

Gráfica 3. Índice de Herfindahl para el ramo de transporte - Fasecolda



En la gráfica 3 se puede ver que el ramo de transporte ha mantenido unos niveles bajos de concentración de mercado llegando incluso a estar por debajo de sus límites inferiores; esto implica que el mercado se ha acercado a una estructura de competencia perfecta.

En cuanto al número de compañías que comercializan este tipo de seguro, se puede observar que desde 1975 hasta 1995 no hubo cambios drásticos. Para este periodo, alrededor de 32 compañías emitían pólizas de seguros de transporte; esta relativa estabilidad podría deberse a una continua entrada y salida de compañías en el mercado. Sin embargo, a partir de 1994, como lo muestra la gráfica, se empezó a dar una disminución sistemática en el número de compañías, pasando de 33 en 1994, a 20 en 2010.

En la última década, el número de compañías se ha mantenido estable.

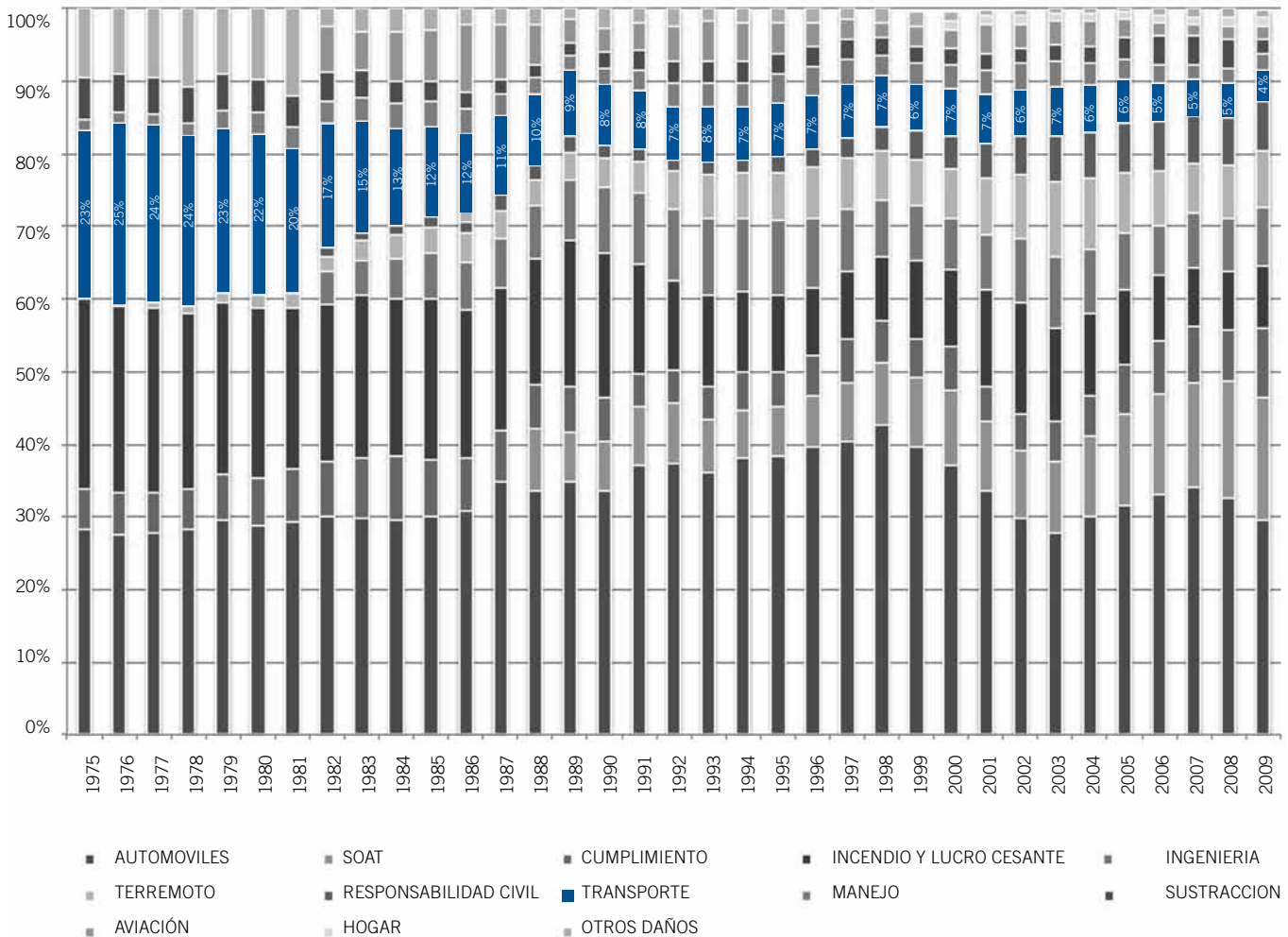
A comienzos del siglo XX, los principales seguros que se comercializaban eran los de transporte y de incendio y terremoto, por lo que estos representaban en su conjunto más del 50% de la producción total de la industria. Sin embargo, a lo largo del siglo aparecieron nuevos seguros por lo que transporte comenzó a disminuir su participación en los seguros de daños. Por su parte, los seguros de daños también disminuyeron su participación en el total de la industria pasando de representar el 70% de las primas emitidas al 50% en 2010.

Actualmente, el ramo de seguros de transporte representa cerca del 4% de la producción total de los ramos de daños.

Esta participación en el mercado ha venido disminuyendo considerablemente desde 1982. Como se puede observar en el siguiente gráfico, durante los últimos 35 años las primas emitidas de este ramo pasaron de representar el 23% de la producción de los ramos de daños en 1975, al 4% en 2010. Desde luego, esta pérdida en la participación de la producción se debe, en parte, a la incursión de nuevos productos², como también a la escasa penetración del ramo.

² Por ejemplo, SOAT en 1988 e Ingeniería en 1982.

Gráfica 4. Producción por ramos de daños - Fasecolda



Ahora bien, dado que en el seguro de transporte se aseguran tanto los transportistas como los dueños de las mercancías (generadores), es necesario entender el contrato de transporte existente entre ambas partes para conocer los límites de responsabilidad asumidos por los transportadores y con esto saber cuál es la responsabilidad máxima de las aseguradoras.

2.2 CONTRATO DE TRANSPORTE

El Código de Comercio colombiano, en el artículo 981, define el transporte en general como un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar estas al destinatario.

En un contexto económico globalizado, el transporte de mercancías de un país a otro se vuelve usual, por lo que estandarizar los procesos de comercio y, por ende, las responsabilidades asumidas por cada parte, se vuelve de vital importancia. En este sentido, y dado que el transporte de carga puede ser realizado por diferentes medios: marítimo, terrestre, aéreo, y por la combinación (transporte multimodal), es que existen diferentes tratados que determinan las responsabilidades tanto del cargador como del transportista en cada uno de esos medios.

En el transporte marítimo actualmente existe una convención firmada el 23 de septiembre de 2009 en Holanda, las Reglas de Rotterdam, las cuales establecen la uniformidad legal en el ámbito del transporte marítimo de mercancías, reemplazando de esta manera a un conjunto de contratos separados que existían anteriormente para proteger a este sector, como las Reglas de la Haya, las Reglas La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo. Colombia no hace parte de esta convención y tiene su propia normativa en el Código de Comercio. De hecho, el artículo 1644 establece que cuando el dueño de las mercancías no ha determinado el valor de estas en el embarque, el transportador podrá pactar un límite máximo a su responsabilidad.

En el transporte aéreo no se ha logrado tener uniformidad total en la determinación de la responsabilidad del transportador, así existen diferentes convenciones internacionales y no todos los países han ratificado las mismas convenciones. Para el caso Colombiano, se han suscrito 4 convenciones: la Convención de Varsovia de 1929, el Protocolo de la Haya 1955, que de hecho fue una modificación de la Convención de Varsovia; el Protocolo de Montreal nro. IV y el último, que fue ratificado en el 2003, la Convención de Montreal 1999. Se aplica la convención más actualizada con los países que tengan esa convención.

Para el transporte terrestre se aplican las normas del Código de Comercio, en donde se señalan las limitaciones del transportador en caso de pérdida de las mercancías cuando el dueño de estas declaró el valor de la carga, cuando no lo declaró, y cuando ocurre un retardo en la entrega de la misma. Teniendo en cuenta el artículo 1031 del Código de Comercio, en el caso en el que el remitente no suministre el valor de las mercancías en el momento de la entrega, el transportador solo estará obligado a pagar el 80% del valor probado que tuviera la cosa perdida, en el lugar y fecha previstos para la entrega al destinatario. Por otra parte, cuando el remitente declara el valor de la carga al transportador, este podrá incluir en la carta de porte un límite indemnizable que no podrá ser inferior al 75% del valor declarado.

En Colombia, el transporte multimodal se encuentra regulado por las normas de la Comunidad Andina. El límite de la responsabilidad asumida por el transportador depende del trayecto en el cual se dé la pérdida. Si se da en el trayecto marítimo, el límite de responsabilidad es de 666,67 DEG³ por bulto o de 2,00 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas; si se da en el trayecto aéreo, puede variar entre 20 o 17 DEG. Finalmente, si el siniestro se da en el trayecto terrestre, la responsabilidad del transportador puede estar entre el 75% y el 80% del valor de la carga.

³ Derechos Especiales de Giro (DEG) es una unidad monetaria no circulante inventada por el Fondo Monetario Internacional (FMI). Su valor está determinado por una canasta de monedas compuesta por el dólar, el euro, la libra esterlina y el yen.



3. PRODUCTOS DEL SEGURO DE TRANSPORTE

Este capítulo se divide en dos partes, en primer lugar, se explicarán cuáles son los principales clientes del sector asegurador que al tener una responsabilidad asociada al proceso de movilización de mercancías enfrentan diversos riesgos que pueden afectar su patrimonio; en segundo lugar, se explicarán las principales pólizas que se pueden adquirir en el mercado colombiano.

3.1 MERCADO OBJETIVO

Existen diversos actores que participan en la movilización de mercancías desde su origen hasta su destino final. Entre estos actores encontramos a los dueños, remitentes o destinatarios de las mercancías (los generadores); a las empresas de transporte, bien sea marítimo, terrestre, fluvial aéreo o multimodal; a los agentes de carga, y a los diferentes operadores logísticos¹ y portuarios que intervienen en la movilización de las mercancías. Entre estos operadores encontramos a los encargados de colocar las mercancías en adecuados empaques (agentes o empresas de embalaje), de acomodar la carga en los contenedores, y de realizar el cargue / descargue de las mercancías, entre otros. Vale la pena mencionar que la necesidad de asegurar o no las mercancías transportadas está totalmente ligada a la responsabilidad asumida por los actores que participan en la cadena de abastecimiento de estas.

En este sentido, todos los agentes que participan en la cadena de abastecimiento pueden adquirir una póliza de transporte y así transferir sus riesgos. En general, y según el art. 1124 del Código de Comercio: “Podrán contratar el seguro de transporte no

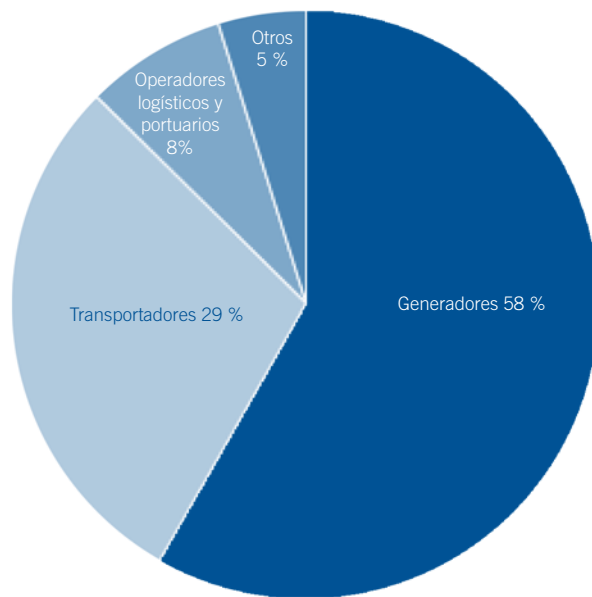
¹ Son organizaciones que bajo premisas de servicio integral se responsabilizan del almacenaje, la manipulación y la distribución de las mercancías de terceros. Buscan sinergias entre fabricantes y distribuidores, establecen alianzas estratégicas donde las ventajas son evidentes si se comparan con los resultados que se obtienen aisladamente entre cliente-proveedor.

sólo el propietario de la mercancía sino todos aquellos que tengan responsabilidad en su conservación, tales como el comisionista ó la empresa de transporte, expresando en la póliza si el interés asegurable es la mercancía ó la responsabilidad por el transporte de la mercancía.”²

Actualmente, los seguros de transporte son comprados en su mayoría por los generadores. Como lo indica la gráfica 5, el 58% de los seguros de transporte son comprados por los dueños de las mercancías.

² Art. 1124. Modificado. D.E. 01/90, art.46

Gráfica 5. Compradores de seguros de transporte - Fasecolda



* Otros hace referencia a dueños de buques, o yates, y a empresas que movilizan dinero, (valores).

3.2 PRODUCTOS

A continuación se exponen las pólizas que se venden en el mercado colombiano, la clasificación propuesta se hace con base en el objeto de su cobertura. Las pólizas se pueden dividir en dos grandes grupos: las masivas y las no masivas. El primer grupo contempla los cuatro tipos de pólizas más usuales o frecuentes de encontrar en el mercado colombiano; en el segundo se encuentran las pólizas menos frecuentes, dada su baja demanda.

3.2.1 Pólizas masivas

Las siguientes son las pólizas que se encuentran con mayor frecuencia en el mercado colombiano.

3.2.1.1 Póliza de mercancías o daños.

Este seguro cubre los daños que pueden sufrir las mercancías durante su movilización, desde un punto inicial hasta un destino final. Cubre, dentro de los límites

legales y del clausulado de la póliza, todos los riesgos inherentes al transporte de mercancías incluyendo, entre otros, amparo básico, avería particular y gruesa, y lucro cesante (porcentaje determinado por la aseguradora, que en general es del 10%). Asimismo, cubre los riesgos que preceden el transporte, como el almacenamiento, el descargue y el depósito, entre otros. Esta póliza es de carácter indemnizatorio, ya que pretende reparar a las víctimas por el daño producido; el interés asegurable son las mercancías.

La clasificación de estas pólizas depende del tomador del seguro, lo que incide en los riesgos cubiertos en cada caso. El mercado suele ofrecerla a los generadores, transportadores, operadores logísticos, operadores portuarios y agentes de carga. Sin embargo, y como se puede ver en la gráfica 5, se vende en mayor medida a los generadores y a los transportadores, cuando estos últimos actúan como tomadores de la póliza, pero aseguran y tienen de beneficiarios a los generadores.

3.2.1.1.1 Póliza para Generadores

Se le ofrece una cobertura completa al generador, así, independientemente de la causa por la cual la mercancía no pueda ser entregada al destinatario, el generador es indemnizado sin importar si es o no responsable de los hechos que dan origen al siniestro, (teniendo en cuenta que estos riesgos no estén excluidos en el amparo). Esta póliza suele ser todo riesgo, aunque en algunos casos excluye riesgos como saqueo y guerra en trayecto exterior, sin embargo, estos pueden

incluirse como coberturas adicionales.

Es un seguro de daños cuya única función es recompensar al asegurado por la pérdida incurrida. La cotización del seguro suele realizarse sobre el valor de la mercancía.³

3.2.1.1.2 Póliza para los Transportadores, operadores logísticos, portuarios y agentes de carga.

En esta póliza los tomadores pueden ser los transportadores, operadores logísticos, portuarios y agentes de carga; sin embargo, los beneficiarios siempre son los dueños de las mercancías, los generadores. El interés asegurable, al igual que en el caso de las pólizas para los generadores, son las mercancías. Dentro de la cobertura básica se cubren los riesgos de pérdida total o parcial de las mercancías, la falta de entrega por hurto o huelga, la avería particular y el saqueo, entre otros. En este caso, la póliza incluye una parte de responsabilidad civil contractual, en donde se cubren los daños que impidan que se pueda cumplir la obligación de entrega de las mercancías, en las condiciones pactadas en el contrato.

La cotización del seguro suele hacerse con base en el peso o el volumen de las mercancías y muy excepcionalmente se tiene en cuenta el valor, lo anterior se da porque para los transportadores la declaración del valor de las mercancías por parte de los generadores generará

³ Código de Comercio, sección III Seguro de transporte.

un aumento en el flete y en su responsabilidad asumida. Así, ante un eventual incidente, la legislación permite que el transportador limite su responsabilidad a la unidad de la carga (contenedores, bultos, etc.) o unidad de peso, por lo que no se tienen en cuenta ni la calidad ni el valor de las mercancías. La legislación internacional establece límites de responsabilidad de acuerdo con el modo de transporte utilizado,⁴ sin embargo, ya que Colombia no hace parte de algunas convenciones, en el art. 1644 del Código de Comercio se estipula que:

“.. En caso de no existir una declaración sobre el valor de las mercancías, el transportador podrá pactar un límite máximo de su responsabilidad con el dueño de las mercancías si el incidente no le es imputable. Sin embargo, si el siniestro se da por dolo o culpa del transportador la responsabilidad será por el valor real de las mercancías sin limitación alguna.”

3.2.1.2 Pólizas de responsabilidad civil

Este tipo de pólizas forman parte de los seguros patrimoniales; en este sentido, el interés asegurable no recae sobre las mercancías, que era el caso de la póliza anterior, sino sobre el patrimonio del asegurado. En el mercado colombiano,

⁴ En el caso del transporte marítimo existen tres convenciones usadas, La Haya, La Haya/Visby y las reglas de Hamburgo. Para el transporte aéreo encontramos La Convención de Varsovia, el Protocolo de la Haya y la Convención de Montreal 1999. Finalmente, el transporte multimodal se encuentra regulado por las normas de la Comunidad Andina. Para mayor información sobre los límites de responsabilidad del transportador y sobre las convenciones de las que hace parte Colombia consultar: “La cartilla de seguros de transporte” de Proexport, el Código de Comercio y la Cancillería.

estas pólizas se ofrecen a los operadores multimodales, aunque en algunas aseguradoras se les ofrece a los transportadores, agentes de carga y operadores logísticos y portuarios. En términos generales, lo que se pretende cubrir es el riesgo de que el asegurado sufra una eventual reclamación por parte del dueño de las mercancías, y que, por ende, pueda afectar su patrimonio. La póliza se hace efectiva solo cuando el daño de las mercancías, o el incumplimiento del contrato de transporte es responsabilidad del asegurado, de lo contrario, no operará.

3.2.1.2.1 Póliza de responsabilidad civil para los operadores multimodales (OTM)

El transporte multimodal es el transporte de mercancías por diferentes medios, a través de un único contrato, lo cual permite aplicar economías de escala al transporte de mercancías, aprovechando las ventajas que cada medio ofrece y generando una mayor eficiencia en el servicio. Dado que en esta modalidad de contrato el dueño de las mercancías hace un solo contrato con un operador de transporte, es este último quien asume toda la responsabilidad inherente al transporte de las mercancías, independientemente del trayecto donde ocurra el incidente, pues de cara al cliente (el dueño de las mercancías) es él quien debe responder. Así, estas pólizas cubren a los operadores multimodales de la responsabilidad frente a los daños o pérdi-

das que pueda sufrir la carga durante su movilización y de los daños o lesiones que puedan generar a terceros en el desarrollo de su actividad.

Diferencias entre las pólizas de responsabilidad civil contractual y las de mercancías o daños. Numeral?

Los riesgos inherentes a la operación del transporte suelen repartirse entre dos grandes actores. Por un lado, se encuentran los dueños de las mercancías, y por el otro, todos los operadores que hacen posible el transporte de las mercancías desde su origen hasta su lugar de destino, incluyendo aquí a los transportadores y demás operadores de la cadena logística. Dado que la responsabilidad asumida por el daño o pérdida que puedan sufrir las mercancías varía entre estos dos grupos, existen dos intereses asegurables distintos. En el primer caso, el interés asegurable es sobre las mercancías, mientras que en el segundo caso es sobre el patrimonio del asegurado; sin embargo, ambos recaen sobre el mismo valor asegurable: las mercancías. Estas pólizas actúan de forma complementaria en la medida en que cada agente se preocupe por cubrir solo los riesgos por los cuales se hace responsable, y los demás riesgos inherentes al transporte sean cubiertos por el dueño de las mercancías. Finalmente, vale la pena mencionar que en las pólizas de responsabilidad civil la culpa del asegurado es necesaria para poderle indemnizar, mientras que en las pólizas de daños el asegurado debe ser indemnizado independientemente de su culpabilidad.

3.2.1.3 Póliza de transporte de valores

La póliza de transporte de valores es una póliza de daños que busca cubrir los riesgos inherentes al transporte de objetos de gran valor, como: dinero, joyas, obras de arte, pagarés, títulos valor, etc. Se suele ofrecer a empresas grandes, medianas y pequeñas, en donde, por lo general, son los mensajeros al servicio de estas empresas quienes realizan la movilización de las mercancías. En la mayoría de casos el valor asegurable de las mercancías es necesario para suscribir la póliza.

3.2.1.4 Póliza de casco y maquinaria.

Los seguros de casco y maquinaria son aquellos diseñados para transferir el riesgo asociado a cualquier daño que pueda sufrir el medio de transporte por el cual viaja la carga, incluyendo los contenedores y la maquinaria. Desde luego, en la mayoría de casos un daño en el medio de transporte o empaque de la mercancía tiene repercusiones sobre el estado de la misma.

En este sentido, bajo esta clase de pólizas se encuentra una cobertura de daños que ampara las averías a la nave y una cobertura de responsabilidad civil contractual que ampara los daños o pérdidas que puedan sufrir las mercancías que transporta la nave. Vale la pena mencionar que en algunos casos se sue-

le incluir una cobertura de responsabilidad civil extra-contractual que ampara los daños que la nave pueda ocasionar a terceros.

Actualmente, existe una mutual de grandes embarcaciones llamada “P&I Club”⁵ en donde los miembros tienen una cobertura de responsabilidad civil contractual y extracontractual.

Finalmente, en Colombia, bajo las pólizas de casco y maquinaria se incluyen las pólizas de responsabilidad civil extra-contractual para embarcaciones de recreación como yates, lanchas y veleros, entre otros.

3.2.2 Pólizas no masivas

En la nueva era de globalización y logística integrada, la gestión eficiente de las operaciones logísticas se ha transformado en un elemento clave para la competitividad de las empresas. En este sentido, las aseguradoras han comenzado a incluir en sus productos seguros que acompañen al cliente en toda la cadena logística, permitiéndole minimizar ya no solo los riesgos inherentes al transporte sino todos los riesgos que pueden llegar a tener un impacto en su logística y, por ende, en su eficiencia y competitividad frente a otras empresas.

3.2.2.1 Seguro de lucro cesante y demoras

Estos seguros son relativamente nuevos en el mercado, si se comparan con los

⁵ <http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/HTML/index?OpenDocument>

seguros explicados anteriormente. Estas pólizas buscan proteger al asegurado (que puede ser el generador o el transportador)⁶ de las consecuencias financieras ocasionadas por un retraso en la entrega de un proyecto, debido a un siniestro de transporte. En términos generales, buscan proteger al asegurado del lucro cesante derivado de la ocurrencia de un siniestro sobre la mercancía transportada.

Adicional a lo anterior, también se incluye un amparo de daño material a las mercancías como en las pólizas de transporte más usuales. En el mundo de seguros de transporte estas pólizas son conocidas también con el nombre de Delay in Start Up (DSU), ALOP (Advanced loss of profits), pérdidas de beneficios de transporte, o Project Cargo. Finalmente, y dado que este seguro está totalmente ligado a los proyectos del asegurado, en el proceso de suscripción es necesario que las aseguradoras tengan toda la información de los proyectos y de las operaciones logísticas de sus clientes.

3.2.2.2 Stock Through Put

Este tipo de seguros son recientes en el mercado, son pólizas que permiten cubrir el riesgo inherente a toda la cadena logística. Se asegura tanto el transporte de las mercancías como su almacenamiento. En este sentido, brinda la posibilidad de asegurar los trayectos y la ubicación temporal y estática de las mercancías, incluyendo no solo el amparo de permanencia (cubierto en las pólizas más usuales de transporte) sino también

⁶ En la mayoría de casos son generadores.

el almacenamiento, lo que puede incluir coberturas de property como de incendio y terremoto. Por ejemplo, una empresa que importa bienes primarios puede asegurar el trayecto de importación de estos bienes, el tiempo en el que las mercancías están en la fábrica para ser transformadas (aunque no incluye las pérdidas por el proceso de manufactura), y el traslado a la venta final de los productos. Es decir, se protegen las mercancías desde el momento en que son llevadas a la fábrica hasta el momento en que llegan al destino final de venta. Los principales clientes de estos seguros son los generadores de carga, en particular las empresas que manejan grandes volúmenes de mercancías.

3.2.3 Otras pólizas

Además de las dos pólizas anteriores, en el mercado colombiano encontramos pólizas especiales para mercancías peligrosas, para transportistas, para contenedores y para proyectos de hidrocarburos, entre otras. Estas pólizas permiten brindarles a los clientes un amparo acorde a sus necesidades, en general, son de responsabilidad civil.

3.2.4 Clasificaciones de las pólizas.

Las pólizas anteriores se pueden clasificar de acuerdo con el modo de transporte, la duración del contrato, y el tipo de contrato.

3.2.4.1 Clasificación por modo de transporte.

Las mercancías se enfrentan a diferentes tipos de riesgos dependiendo de los medios de transporte en los cuales son movilizadas. El asegurador debe entonces tener en cuenta las condiciones en las que se da esta movilización para poder calcular la prima que cobrará por el riesgo asumido. Una de las variables que determina el riesgo al cual está expuesta una mercancía es el modo de transporte por el cual viaja. Los medios de transporte pueden ser aéreo, fluvial, marítimo, terrestre, ferroviario, y una combinación de estos (multimodal o intermodal). En el capítulo 4, en la parte de indemnizaciones, se tratará con mayor detalle este tema, explicando la responsabilidad del transportador y de la aseguradora en cada medio de transporte.

3.2.4.2 Clasificación por duración del contrato

Uno de los componentes más importantes en un seguro de transporte de mercancías es el tiempo de duración del contrato. Es decir, si la póliza cubrirá un único viaje o una serie de movilizaciones de carga en un determinado periodo de tiempo. Esto es relevante en la medida en que las condiciones del seguro pueden variar significativamente dependiendo de la duración del contrato.

3.2.4.2.1 Póliza automática

En algunos casos, las empresas generadoras de carga basan sus actividades productivas en la distribución de mercancías o simplemente esto es necesario para el correcto funcionamiento de su negocio. Como consecuencia de la alta frecuencia de movilizaciones, la expedición de pólizas individuales para cada uno de los viajes se torna en un proceso costoso y complicado. Por esta razón, el mercado asegurador desarrolló pólizas cuya duración o vigencia no se limitan a un único viaje, sino que se pacta un determinado periodo de tiempo o número de viajes en los que esta es efectiva, minimizando los costos que implicaría el aseguramiento de cada trayecto en particular.

Con el fin de estimar la prima asociada a una póliza automática, es de vital importancia contar con los presupuestos de movilización de las compañías que buscan asegurarse. Esto con el fin de evaluar la distribución del riesgo y, por ende, asociarlo con un nivel de prima que compense el mismo. Sin embargo, los presupuestos de movilización no son siempre cumplidos a cabalidad, por lo que la compañía aseguradora debe incorporar este margen de error en sus cálculos actuariales de tarificación.

3.2.4.2.2 Póliza específica

Se expide para cubrir un único viaje, usualmente es utilizada por generadores de carga cuya frecuencia de movilización de mercancías no es muy alta y

por eso no necesitan un seguro para un mayor periodo de tiempo. Sin embargo, pese a que el mercado colombiano ofrece este tipo de pólizas, el gran grueso de la producción de seguros de transporte se concentra en las pólizas automáticas.

3.2.4.3 Clasificación por tipo de contrato

Una de las clasificaciones más relevantes en el seguro de transporte está dada por el tipo de contrato con el que se genere la póliza, puede ser de riesgos nombrados, todo riesgo, o basada en el Cláusulado de Londres.

3.2.4.3.1 Riesgos nombrados

Por contratos de riesgos nombrados se entiende un contrato que únicamente cubre los riesgos que son explícitamente enunciados en la póliza de seguro. En caso de que la mercancía asegurada se vea afectada por algún tipo de evento que no esté contemplado como riesgo amparado, el asegurado no podrá reclamar a la compañía una indemnización por este concepto.

3.2.4.3.2 Todo riesgo

Las pólizas clasificadas como todo riesgo son aquellas que cubren absolutamente todos los riesgos asociados al transporte de una mercancía, excepto los que están explícitamente excluidos en el documento de la póliza del seguro. Como consecuencia, este tipo de contratos abarcan

una mayor cantidad de riesgos que los contratos de riesgos nombrados.

3.2.4.3.3 Clausulado de Londres

El Instituto Americano y el Instituto de Seguros de Londres son entidades especializadas en estudiar y en perfeccionar la normativa del seguro de transporte, realizan así clausulados internacionales que imponen plazos razonables para el proceso de indemnización, condiciones especiales para los asegurados, y en sí buscan promover la contratación de pólizas justas tanto para las aseguradoras como para los asegurados.

Bajo este escenario, y durante el año 2009, Fasecolda, con la ayuda de varios miembros de las aseguradoras, realizó un clausulado guía para la suscripción de seguros de transporte, basándose en las cláusulas del Instituto de Londres. Se buscó ajustar el proceso de suscripción a los estándares internacionales, ofrecer a los asegurados un clausulado más sencillo y versátil y que fuera aplicable a todos los modos de transporte, todo lo anterior bajo la normatividad colombiana.

En términos de amparos, las principales diferencias entre los amparos cubiertos por las cláusulas tradicionales colombia-

nas y el nuevo Clausulado de Londres se remiten a una diferencia entre el tipo de contrato. Bajo las cláusulas tradicionales del mercado colombiano, las pólizas eran de riesgos nombrados, mientras que las del Instituto son cláusulas todo riesgo, estas últimas incluyen una mayor cantidad de riesgos cubiertos. Dado que bajo estas nuevas cláusulas se cubren todos los riesgos, excepto los que sean expresamente excluidos, las exclusiones bajo las primeras pólizas son mayores. De igual forma que en las cláusulas del Instituto de Londres, se incluyen 5 clausulados, el tipo A, que es el clausulado todo riesgo, es el más usual en los procesos de suscripción. El tipo B, que es de riesgos extendidos, es parecido al tipo A, solo que contempla una mayor cantidad de riesgos excluidos. Finalmente, están el tipo C, que es mucho más restringido que el B, y los clausulados de guerra y huelga.

La estandarización de las cláusulas colombianas a los procesos de suscripción internacional permite generar una mayor competitividad en el mercado interno, contribuyendo así a un mejor proceso de suscripción. Lo anterior será de gran utilidad para las aseguradoras colombianas, ya que les permitirá enfrentar con mayor fortaleza la liberalización financiera del 2013.



4. CIFRAS HISTÓRICAS Y VARIABLES QUE IMPACTAN EL RAMO

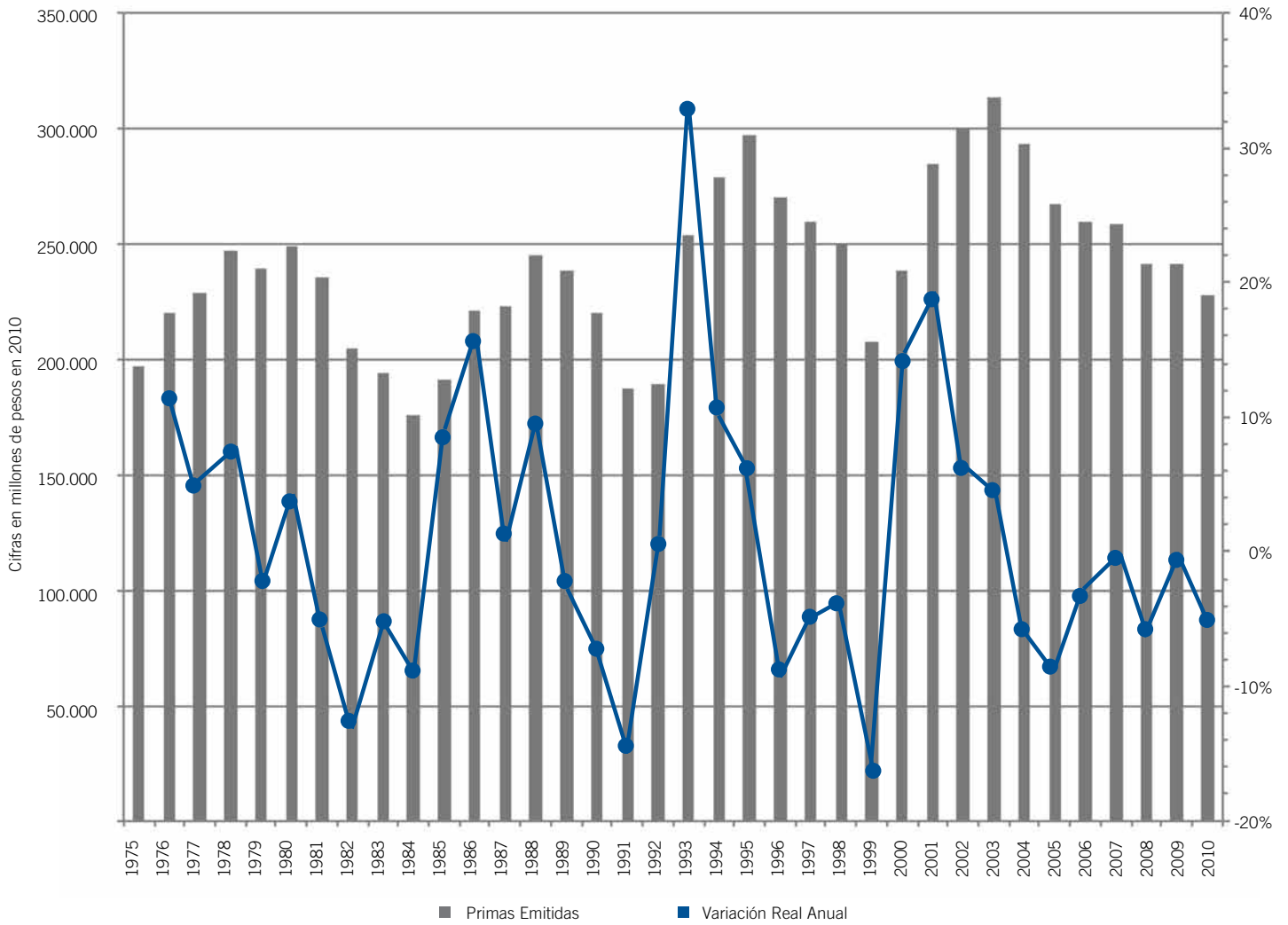
A continuación se realiza un análisis sobre las variables más relevantes del seguro de transporte y sobre su comportamiento histórico

4.1 PRIMAS EMITIDAS

Como se puede observar en la gráfica 6, las peores épocas para el ramo de transporte en términos de crecimiento han concordado en su mayoría con crisis económicas mundiales. Esta situación evidencia la alta dependencia de este ramo con la actividad económica. El primer periodo de contracción de la producción se dio entre 1980 y 1984, don-

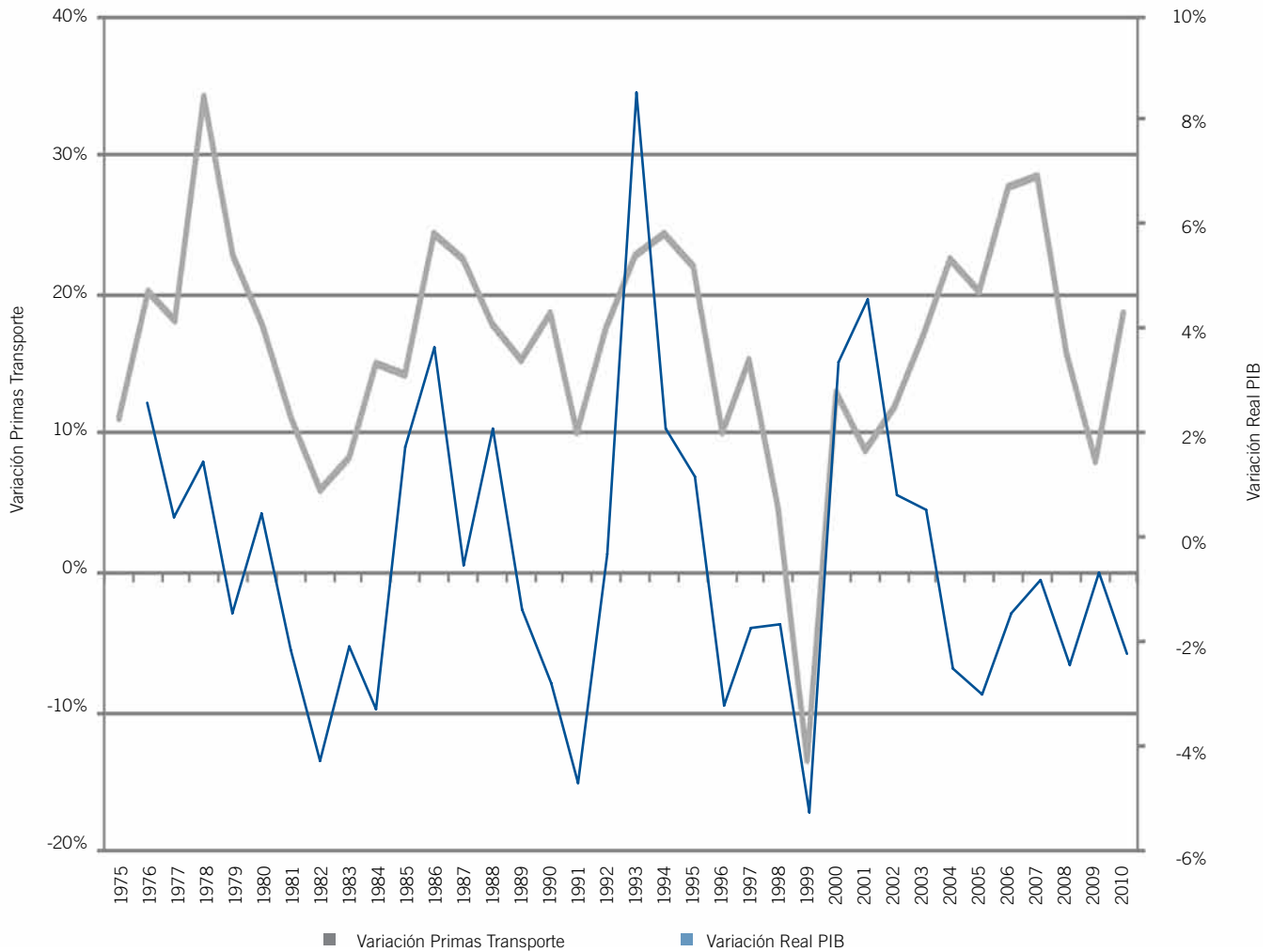
de se alcanzó un decrecimiento real del 13% en las primas emitidas, coincidiendo esta situación con el periodo de crisis de la deuda en Latinoamérica, que generó una desaceleración de la demanda de productos colombianos en el exterior. La siguiente crisis de la producción del ramo se dio desde 1989 hasta 1991, donde la contracción fue del 15%. Posteriormente, desde 1996 hasta 1999, el decrecimiento real de las primas llegó al 17%, coincidiendo con la crisis asiática y la crisis del 99 en Colombia. El último periodo de crecimiento negativo se viene dando desde 2004, aunque la contracción no ha sido tan fuerte como en los episodios anteriormente mencionados.

Gráfica 6. Primas emitidas ramo de transporte (1975-2010) - Fasecolda



La siguiente gráfica permite corroborar la estrecha relación que existe entre la actividad económica y las primas del ramo de transporte.

Gráfica 7. Tasa de crecimiento real primas y PIB - Fasecolda y Greco, Banrep.



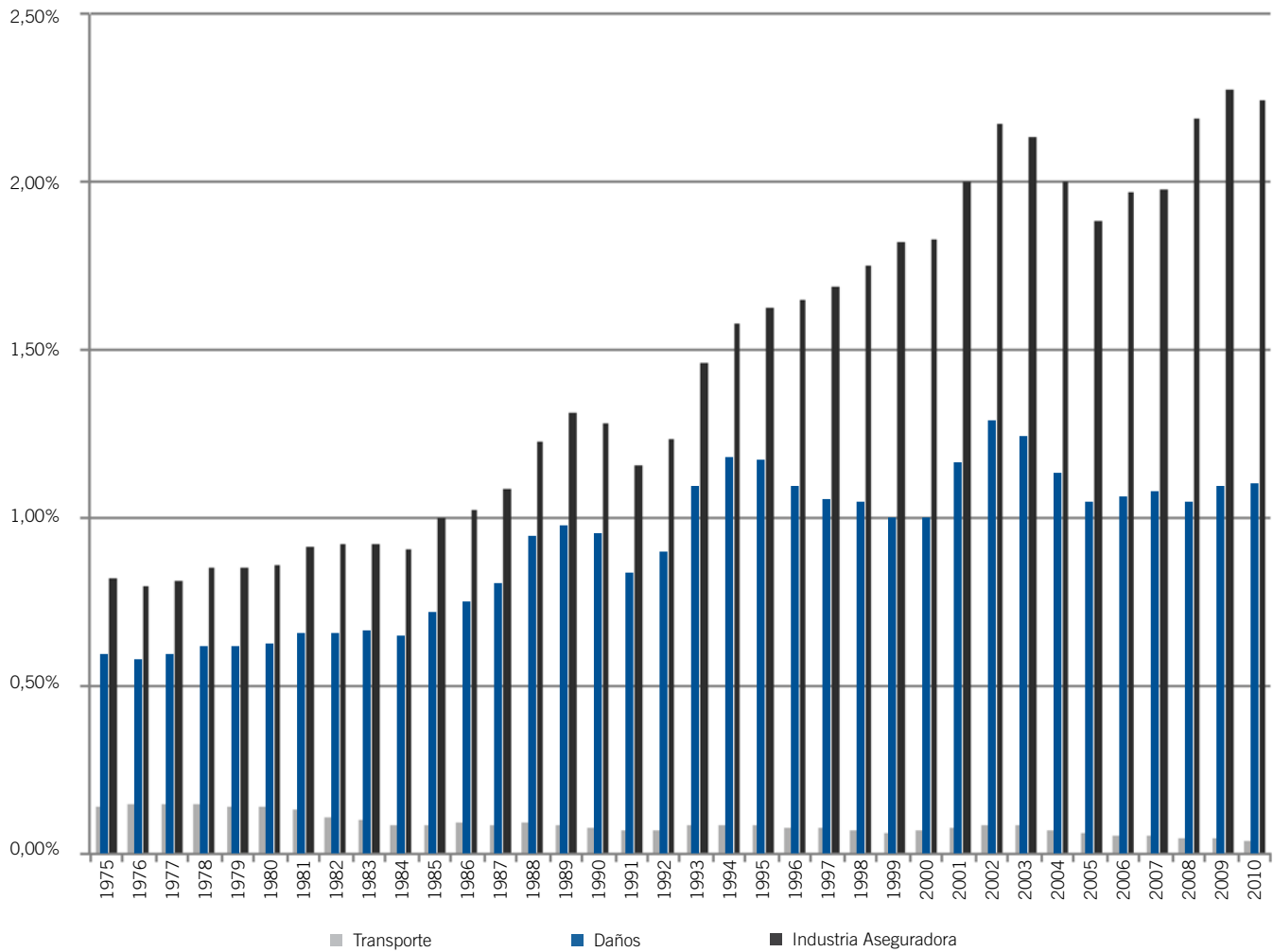
Uno de los indicadores más importantes del sector asegurador es el índice de penetración, el cual está dado por la relación entre primas emitidas y el Producto Interno Bruto (PIB) del respectivo territorio. El índice de penetración se asocia con el tamaño de un ramo frente a la economía total y puede dar algunas luces sobre su importancia o estado de desarrollo. En el caso del seguro de transporte en Colombia, este índice ha oscilado entre el 0.06% y el 0.1% du-

rante 1998 y 2010, evidenciando su bajo desarrollo con respecto al PIB. Sin embargo, se deben tener en cuenta las limitaciones de interpretación de este indicador en la medida en que este a su vez depende de las fluctuaciones del ciclo económico.

En el siguiente gráfico se observa la penetración del ramo de transporte, del agregado de los ramos de daños y de la producción total de la industria asegura-

dora. Se evidencia que, por una parte, la penetración de la industria aseguradora en la economía colombiana ha oscilado históricamente entre el 1% y el 2.5%, mientras que el indicador para los ramos de daños durante los últimos años ha permanecido constante alrededor del 1%.

Gráfica 8. Índice de penetración ramo de transporte - Fasecolda y DANE



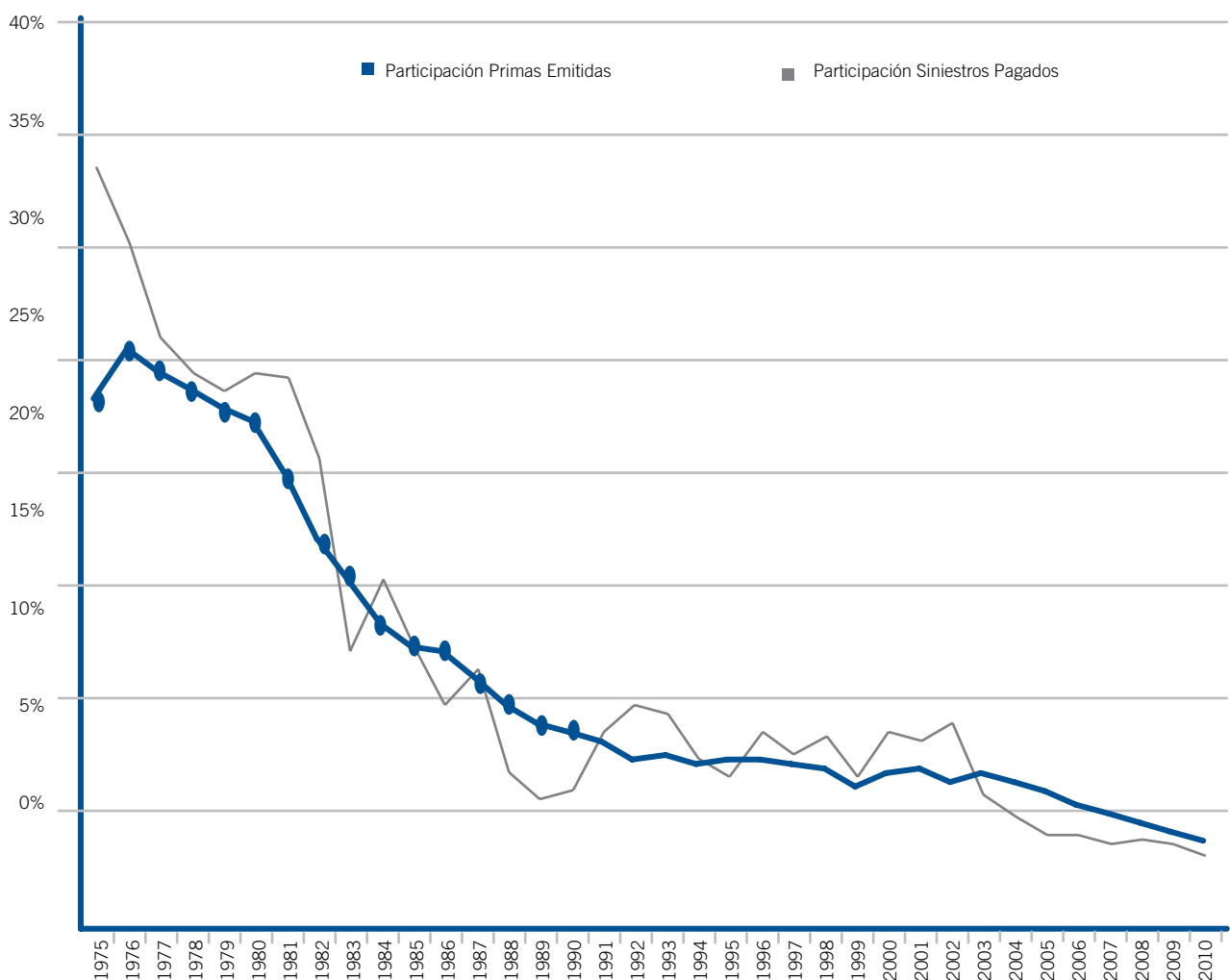
4.2 SINIESTROS PAGADOS

Los siniestros pagados pueden ser entendidos como la indemnización que realiza una compañía aseguradora a un cliente cuya póliza ha sido afectada. Desde luego, son una variable fundamental para las aseguradoras, en la medida en que determina los resultados de sus respectivos negocios.

De manera similar a lo ocurrido con las primas, los siniestros pagados del ramo de transporte han disminuido con rela-

ción a los siniestros de daños, pasando de representar el 33% en 1975, al 4% en 2010. Adicionalmente, y como se observa en la gráfica 9, durante los primeros diez años de estudio la participación del ramo en los siniestros pagados es mayor que en primas emitidas. Para el periodo 1992 - 2002, ambas participaciones se mantienen estables. Finalmente, durante los últimos cinco años el ramo de transporte participa más en producción que en siniestralidad en el portafolio de los ramos de daños.

Gráfica 9. Participación de primas y siniestros de transporte en ramos de daños - Fasecolda

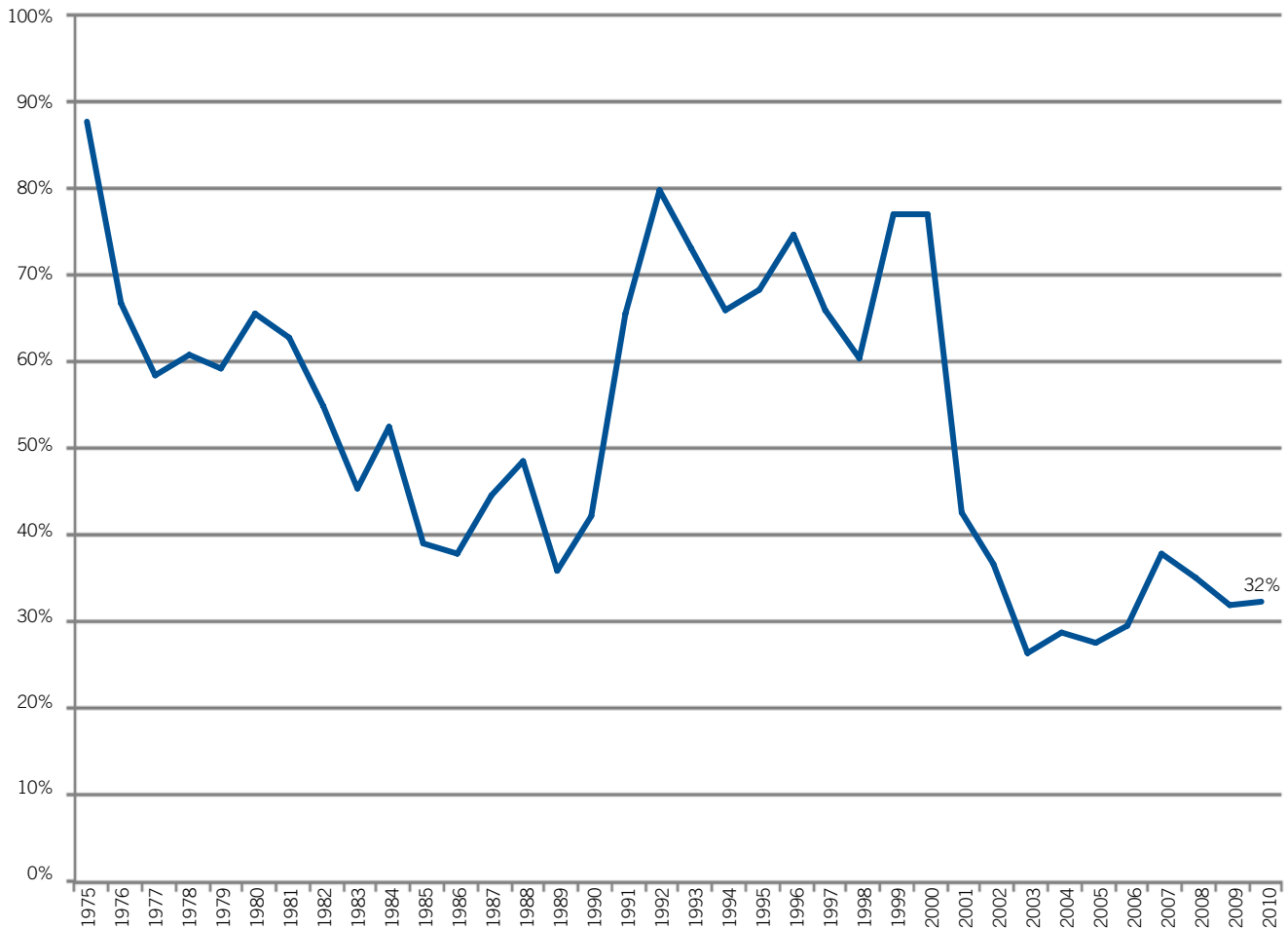


Ahora bien, la siniestralidad cuenta compañía¹ del ramo ha variado considerablemente. Durante los 90, el aumento en el comercio exterior y en la inseguridad en las carreteras del país generó un aumento en la siniestralidad, llegando a niveles

del 70%. A partir del 2001 se observa una disminución sistemática de esta variable que hoy en día es cercana al 30%. Lo anterior se relaciona con las mejores condiciones de seguridad en el país y con una caída constante en los casos de piratería terrestre.

¹ Hace referencia a la proporción de siniestros que se pagan sobre las primas emitidas.

Gráfica 10. Siniestralidad cuenta compañía de los seguros de transporte - Fasecolda

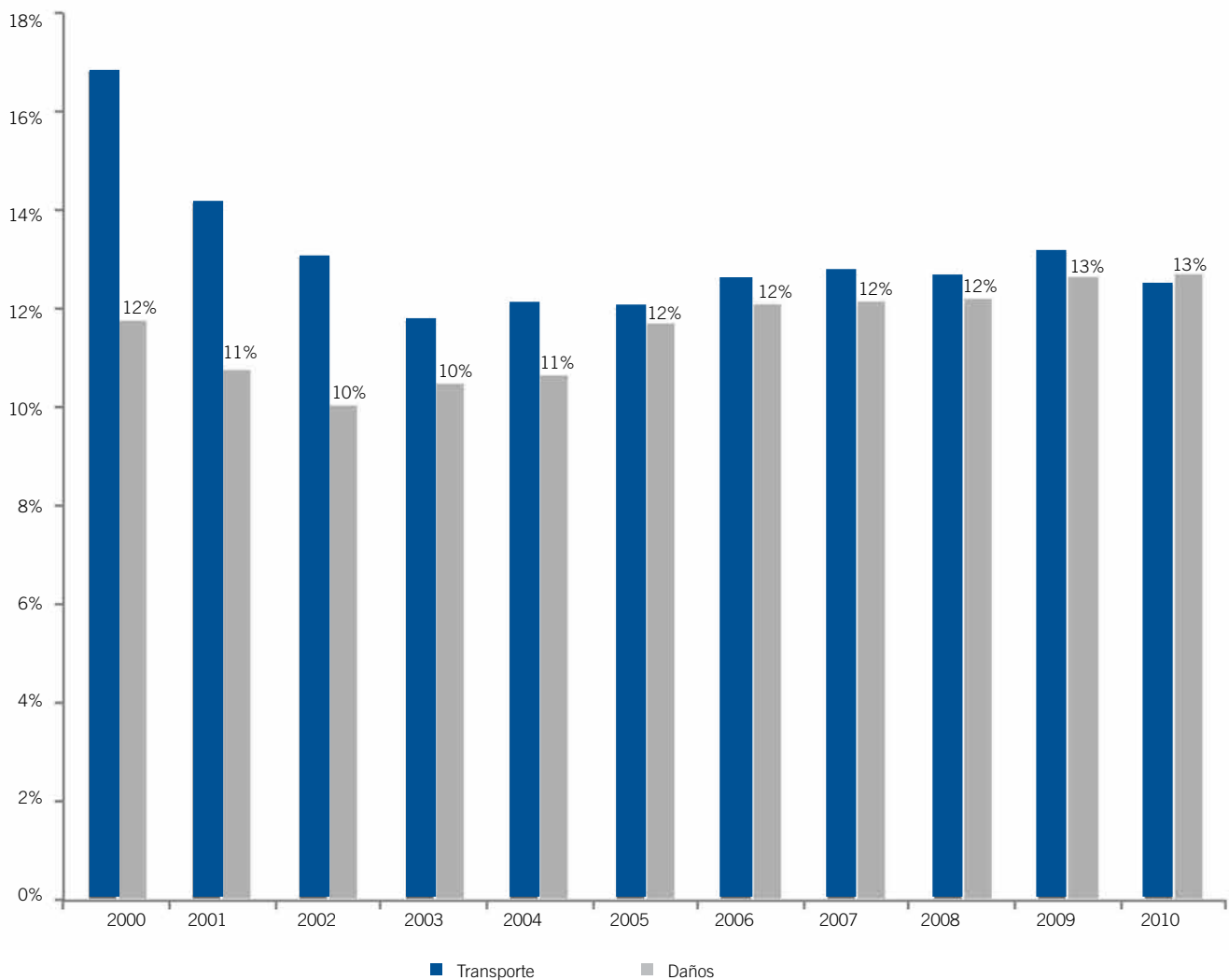


4.3 ÍNDICE DE COMISIONES²

El índice de comisiones del ramo de transporte actualmente se ubica alrededor del 12%. Es decir, que de cada 100 pesos de primas emitidas, 12 se destinan a remunerar a los corredores de seguros por concepto de su intermediación. Como se puede observar en el siguiente gráfico, el índice de comisiones ha permanecido relativamente estable a lo largo del tiempo y se ha mantenido en el promedio de los ramos de daños, por lo menos durante la última década.

² Comisiones a intermediarios / primas emitidas

Gráfica 11. Índice de comisiones ramo de transporte - Fasecolda



4.4 RESULTADO TÉCNICO

El resultado técnico es la utilidad operacional de las compañías aseguradoras. Se construye a partir de los ingresos que las compañías reciben por concepto de seguros y reaseguros, a lo que se restan los egresos causados por los mismos conceptos y las comisiones y gastos generales. Vale la pena resaltar que el resultado técnico no tiene en cuenta el rendimiento financiero, limitándose así al funcionamiento operacional del negocio.

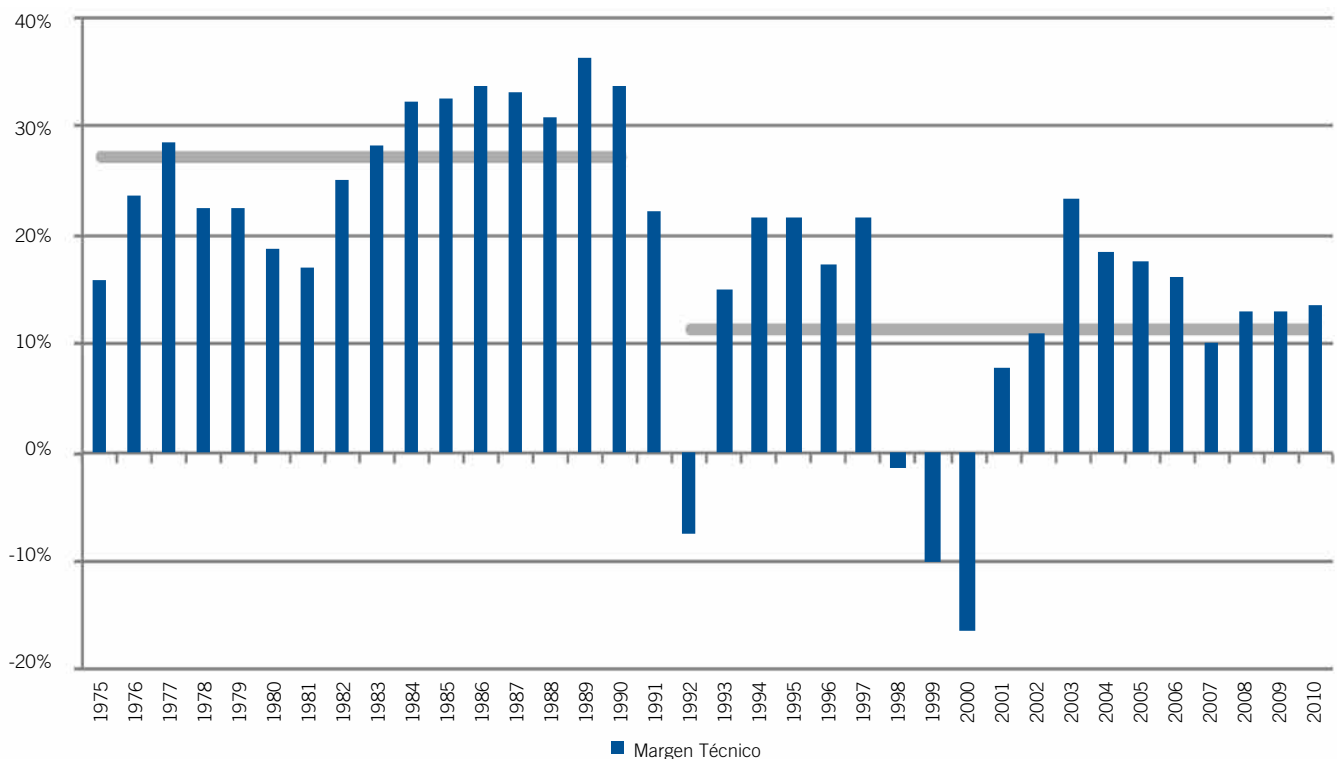
Como se puede observar en el siguiente gráfico, el ramo de transporte ha tenido un resultado técnico positivo en la mayoría de los periodos estudiados, a excepción del año 1992, y el periodo 1998-2000, este último coincide con el episodio de crisis económica mundial.

Sin embargo, no tendría ningún sentido comparar este rubro con el resultado técnico de los demás ramos, dado que existe una gran heterogeneidad en el tamaño de la producción de los mismos. Por esta razón se construye el margen técnico³, el cual tiene en cuenta el resultado técnico como porcentaje de las primas devengadas.

Durante el periodo 1975 -1990, el margen técnico del ramo era aproximadamente del 27%, para el año 1990, año de apertura económica, este se deteriora, aunque no de manera permanente. Para finales de los 90 se recupera; sin embargo, y hasta la fecha, no ha logrado retornar a los niveles iniciales. Actualmente es del 14%.

³ Margen técnico: Resultado técnico/primas devengadas.

Gráfica 12. Margen técnico - Fasecolda



4.5 VARIABLES MACROECONÓMICAS

Una primera aproximación a las cifras relevantes del seguro de transporte de mercancías es el análisis de la demanda de este mercado. Debido a la naturaleza del riesgo que este tipo de seguros pretende cubrir, se puede inferir que las variables de comercio y aquellas que tengan incidencia sobre los niveles de seguridad pueden explicar gran parte las fluctuaciones presentes en la producción del ramo, el comercio mediante el impacto en las cantidades aseguradas, y las variables de seguridad por su impacto en los precios del seguro, haciendo que se den cambios en la producción total⁴.

A continuación se exponen las variables macroeconómicas que han influido en su producción: comercio exterior, comercio interno, siniestros incurridos y casos de piratería terrestre denunciados.

⁴ Producción entendida como la sumatoria de las primas emitidas del ramo (precio x cantidad).

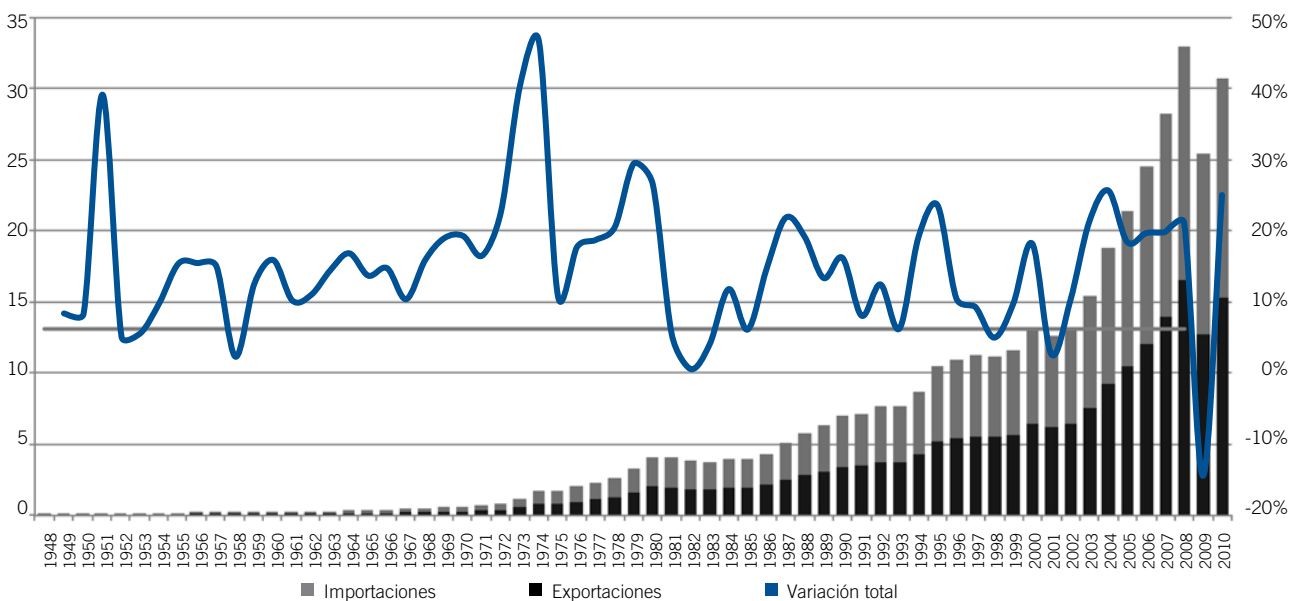
4.5.1 Comercio exterior

El volumen de comercio es una de las variables que determina la demanda de seguros de transporte.

El siguiente gráfico contiene las cifras históricas de volumen de comercio del mundo, con cifras para el periodo de 1948 a 2010, se observa el importante aumento del volumen del comercio transportado como consecuencia de la globalización.

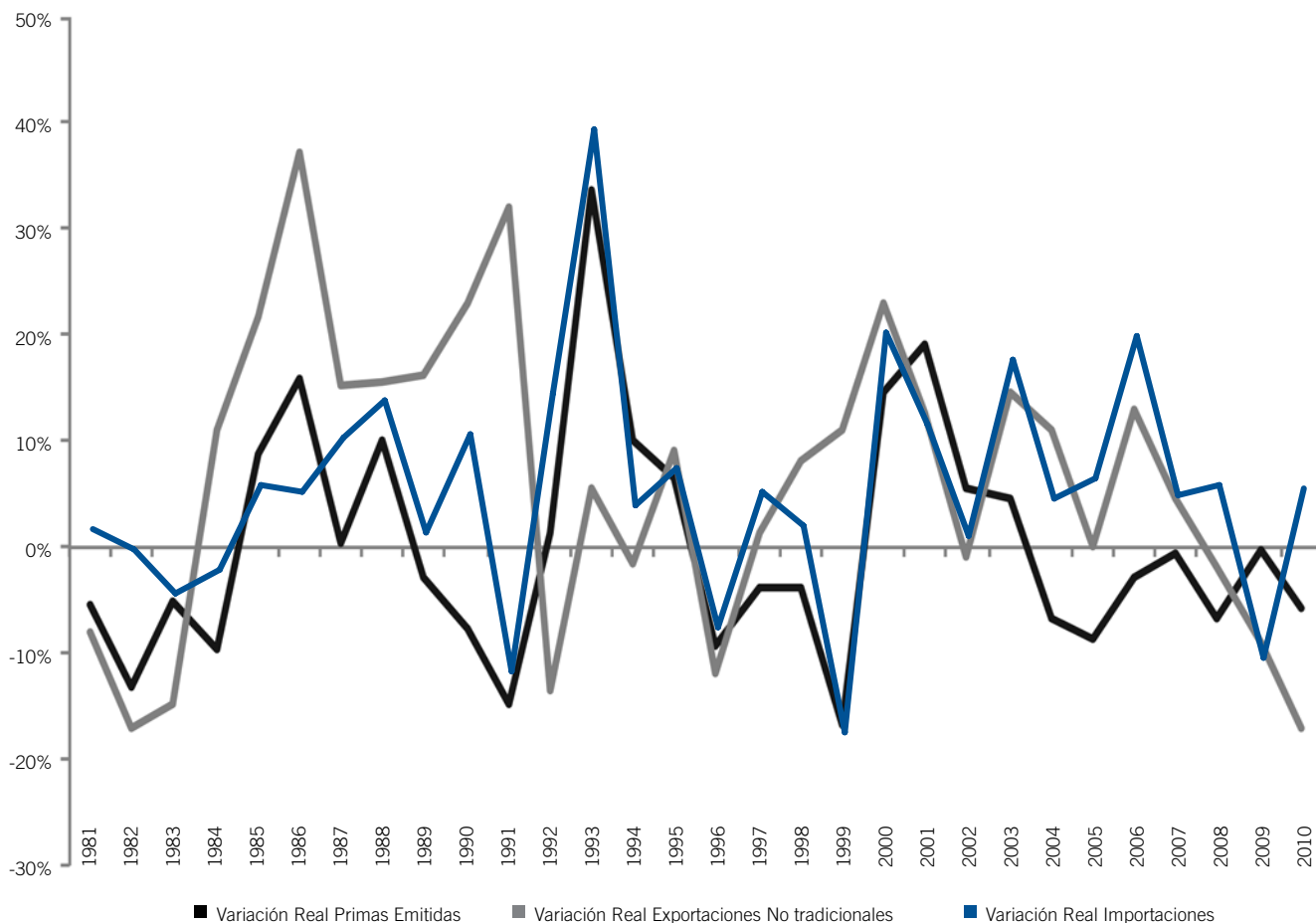
Sin embargo, el intercambio comercial no ha sido ajeno a las crisis económicas mundiales. Por ejemplo, durante los primeros años de la década de los 80, el volumen de comercio mundial sufrió una importante contracción (alrededor del 6%), coincidiendo con la crisis de la deuda latinoamericana. De hecho, para 2009, con la crisis financiera de 2008, el comercio disminuyó y sufrió una contracción de cerca del 10% en valor, y del 23% en mercancías movilizadas.

Gráfica 13. Volumen de comercio mundial - Organización Mundial del Comercio.



En la gráfica 14 se muestra que las primas de los seguros de transporte guardan una estrecha relación con el comportamiento del comercio exterior, tanto de las exportaciones como de las importaciones. Lo anterior debido a que un gran porcentaje de la carga asegurada hace parte del comercio exterior.

Gráfica 14. Comercio exterior colombiano y primas de transporte - DANE

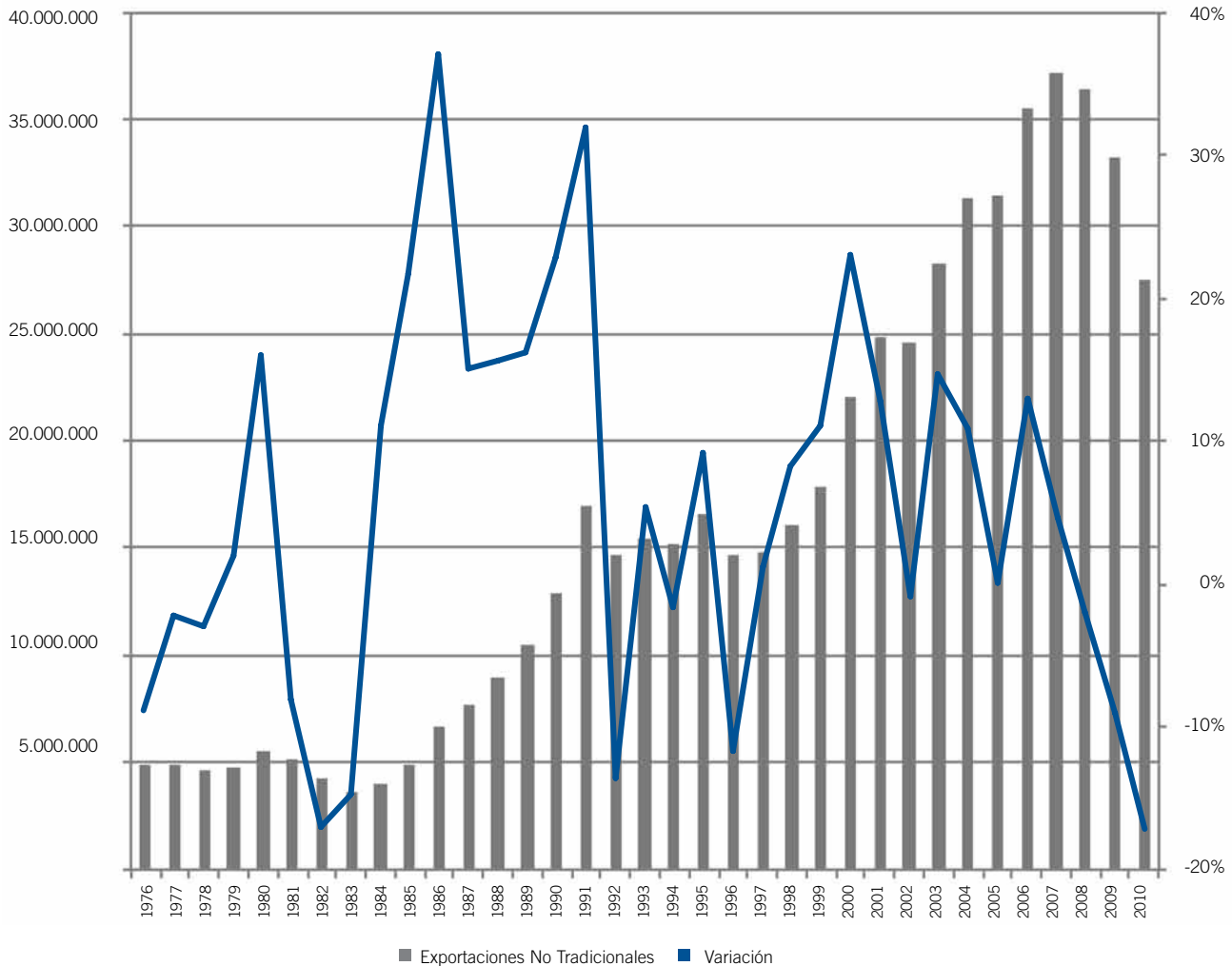


Dentro de las exportaciones se resalta la importancia de aquellas denominadas como no tradicionales⁵, ya que son estas las que más se aseguran para llevar a cabo su respectivo transporte; esto debido a que las exportaciones tradicionales que corresponden al petróleo, carbón, café y ferróniquel no se suelen asegurar o cuentan con

⁵ Son aquellos productos cuya exportación se realiza después de sufrir alguna transformación y que históricamente no se comercializaban en el exterior.

un sistema de transporte específico. El comportamiento de las exportaciones no tradicionales durante los últimos años ha mostrado un gran dinamismo, situación que se puede apreciar en el siguiente gráfico.

Gráfica 15. Exportaciones no tradicionales - Dane



Sin embargo, y como se ve en la gráfica 15, tanto en el 2008 como en el 2009 las exportaciones no tradicionales tuvieron una variación negativa explicada por la crisis financiera. Lo anterior ha afectado las cifras de los seguros de transporte.

4.5.2 Comercio interno

Otro de los mercados relevantes para el seguro de transporte es el de las mercancías que no están destinadas al comercio internacional, sino al abasteci-

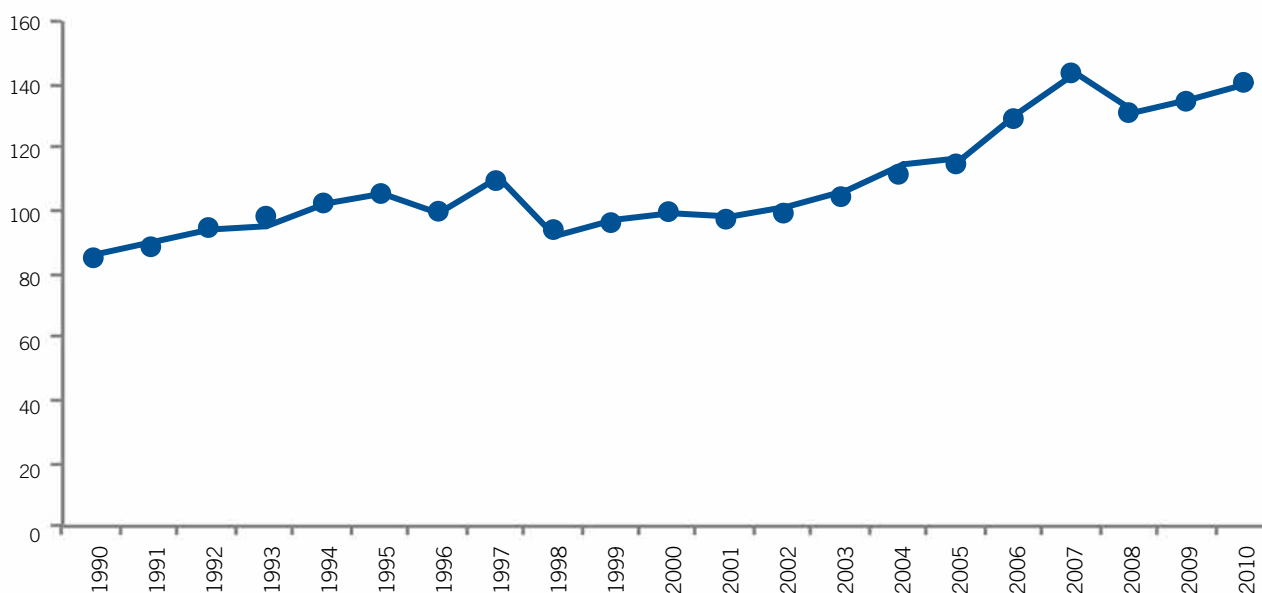
miento interno. Como consecuencia de la globalización a la que se ha venido enfrentando Colombia desde la apertura económica en 1990 el comercio exterior ha adquirido gran importancia para la economía. Sin embargo, la producción destinada al comercio interno también debe ser movilizada por el territorio nacional, por lo cual está sujeta al aseguramiento mediante seguros de transporte.

Aunque no se cuenta con cifras reales sobre el comercio interno de mercan-

cías, existen indicadores que permiten inferir sobre su dinámica. Uno de ellos es el comportamiento del sector manufacturero, el cual monitorea la actividad económica en términos de producción y empleo por sector productivo. Un mayor indicador representa una mayor actividad manufacturera en un momento determinado del tiempo, pudiendo inferirse que existe mayor mercancía potencialmente movilizada⁶.

⁶ Esta producción puede estar destinada a la exportación, por lo que el indicador no discrimina exactamente qué proporción se transportaría internamente.

Gráfica 16. Producción real muestra mensual manufacturera - Dane



4.5.3 Siniestros incurridos⁷

Tanto las compañías aseguradoras como los tomadores de seguros de transporte basan sus decisiones en el entorno en el que llevan a cabo sus actividades. Los siniestros incurridos son una variable que permite visualizar el nivel de riesgo

⁷ Monto total de los siniestros una vez deducida la parte del reaseguro e incluidas las reservas de siniestros.

que se desea transferir, por lo que pueden tener un impacto en la producción del ramo.

Esta variable cuenta con un importante problema de intertemporalidad, ya que sus fluctuaciones no tienen efectos inmediatos sobre la producción, y los agentes lo interiorizan periodos después, una vez

cuentan con la información de la siniestralidad en un periodo de tiempo. Es decir, que las decisiones de consumo de los agentes solo cambian una vez observan lo ocurrido en periodos anteriores.

En escenarios donde los siniestros incurridos muestran niveles altos, es de esperar que se encuentren dos efectos que tienen directa relación con el volumen y valor de las primas emitidas. Por el lado de la demanda, se esperaría que en un periodo donde existan altos niveles de siniestralidad se cree un incentivo para asegurarse debido a la mayor percepción de riesgo por parte de los potenciales asegurados. Es decir, que una proporción de los individuos que anteriormente no se aseguraban, debido a la baja percepción de riesgo ahora podrían hacerlo, aumentando así la demanda por seguros y, por ende, la producción. Por el lado de la oferta, se esperaría que debido al aumento en los riesgos, las compañías aseguradoras ajustaran sus tasas, por lo cual la producción aumentaría aun cuando se mantuviera constante el volumen de pólizas expedidas⁸.

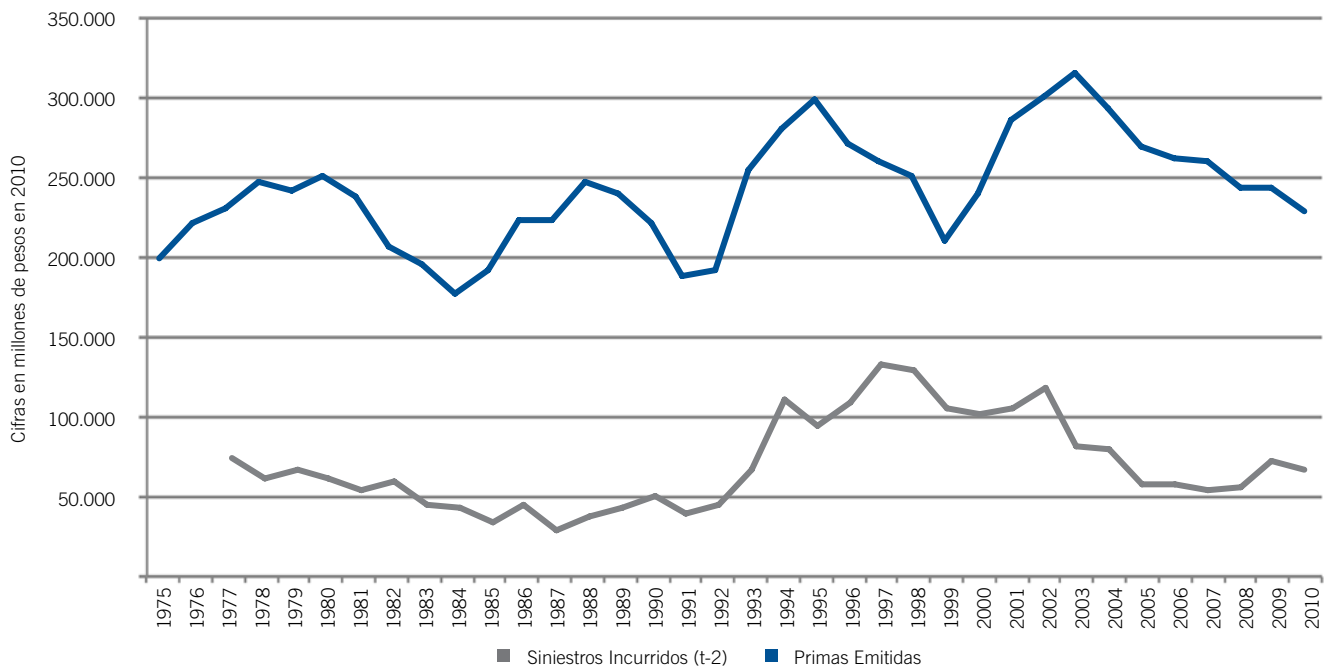
⁸ El aumento en precios podría tener efectos sobre la demanda de seguros de transporte. Sin embargo, para efectos del análisis, se utiliza el supuesto de que la elasticidad de la demanda por el aumento en los riesgos es mayor que la elasticidad precio de la misma.

En algunos casos extremos, el nivel de siniestralidad actuarialmente correspondería a unas tasas tan altas que el comprador, aun con disposición a asegurarse, no podría pagar. En otros casos sería la aseguradora quien no podría asumir tales riesgos, por lo cual no podría ofrecer el seguro.

Un análisis de las correlaciones entre la serie histórica de primas emitidas y los siniestros incurridos muestra que existe una relación positiva entre este par de variables. Se encuentra que la correlación más fuerte se da con la serie de siniestros incurridos rezagados dos veces⁹. Es necesario resaltar que la causalidad entre las dos variables puede ser de doble vía en la medida en que unas mayores primas emitidas, independientemente de su causa, generan una mayor exposición, por lo que podrían causar un aumento en los siniestros incurridos. Sin embargo, para efectos de este análisis solo se estudiará el efecto de la siniestralidad sobre las primas emitidas.

⁹ Coeficiente de correlación: 0.6.

Gráfica 17. Primas emitidas y siniestros incurridos rezagados dos periodos (T-2) - Fasecolda



Ahora bien, debido a la restricción de datos, no es posible establecer si es el demandante o el oferente de seguros quien cambia sus decisiones de consumo o venta de seguros, lo evidente es que la siniestralidad observada en un periodo de tiempo es determinante para explicar la producción en periodos posteriores. Es decir, que una variable que captura el nivel de riesgo percibido por aseguradoras y asegurados hace parte importante de la modelación del comportamiento de las primas emitidas del ramo de transporte.

4.5.4 Piratería terrestre

La piratería terrestre, entendida como cualquier acto delictivo en contra de la movilización de productos de un lugar a otro, o en cualquier momento de este proceso, es determinante esencial

del comportamiento de la producción del ramo de transporte al afectar tanto el precio del seguro como el volumen de carga asegurada¹⁰.

En términos de precio, la piratería terrestre tiene efectos sobre la producción en la medida en que las compañías de seguros, en su proceso de tarificación del seguro de transporte, tienen en cuenta el riesgo al que se expone la respectiva mercancía transportada. Así, en escenarios donde se registran aumentos en la piratería terrestre se esperaría un cambio en las tasas cobradas a los asegurados, acordes con el cambio en el nivel de riesgo.

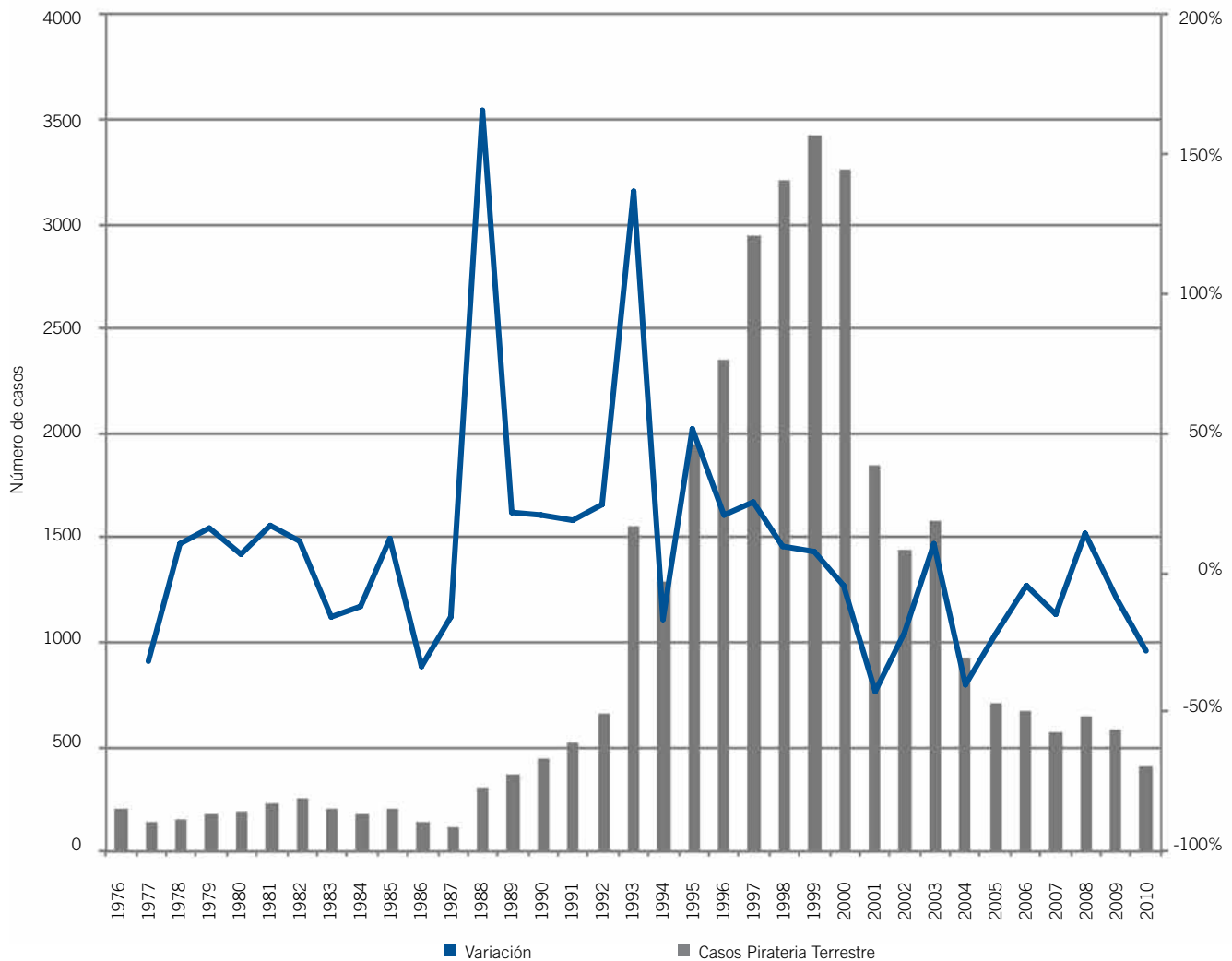
En cuanto al cambio en el volumen de las mercancías transportadas, se esperaría que los potenciales asegurados in-

¹⁰ La problemática y descripción de la piratería terrestre serán analizados a profundidad en el capítulo quinto del presente documento.

teriorizaran los niveles de piratería y esto influyera sobre su decisión de tomar el seguro. Es decir, que en casos donde se perciba que hay una tendencia creciente de la piratería terrestre, podría aumentar el número de no asegurados que ahora sí estarían dispuestos a hacerlo, teniendo efectos directos sobre la producción.

Al examinar las cifras de piratería terrestre se observa que esta ha tenido una alta volatilidad para el periodo estudiado. Ahora bien, solo se cuenta con información de la frecuencia de la piratería terrestre, expresada en número de casos denunciados, y no sobre su severidad (costo económico).

Gráfica 18. Casos de piratería terrestre - Dijin



Durante los 90 hubo un auge en los casos de piratería terrestre denunciados a la policía, lo cual coincide plenamente con la siniestralidad cuenta compañía observada en la gráfica 10. A partir del

2001 se evidencia una caída en los casos de piratería terrestre denunciados, lo que coincide con la disminución en los siniestros.



5. ASPECTOS TÉCNICOS

A continuación se describirán los principales aspectos técnicos asociados a la expedición del seguro de transporte. Como primera medida, se estudiará el proceso de suscripción del seguro, sus generalidades y aspectos básicos. Luego de esto, se entrará en el sistema de tarificación, con sus variables, tanto objetivas como subjetivas. Finalmente, se estudiará la indemnización en caso de un siniestro de transporte.

5.1 PROCESO DE SUSCRIPCIÓN

Por proceso de suscripción se entiende el mecanismo mediante el cual un asegurador expide una póliza de seguro de transporte con ciertas condiciones y términos del contrato. En este proceso se realiza un reconocimiento del cliente y se recoge importante información, la cual es el principal insumo para la tarificación de la prima a cobrar.

Si bien este proceso hace parte de la gestión comercial de cada una de las compañías que explotan el ramo, es claro que también contiene estándares básicos mínimos que son inherentes a la cotización del riesgo cubierto por el seguro de transporte.

El primer paso para llevar a cabo la suscripción de una póliza de transporte se da con la solicitud de cotización de la misma. Para este fin, las compañías de seguros cuentan con formatos de solicitud de cotización con el fin de recoger la información suficiente para tarificar la prima de la respectiva póliza. Esta información incluye el nombre del asegurado, su nit, el nombre del tomador, la vigencia del contrato, la suma asegurada, el límite por despacho y los riesgos que el asegurado toma a su cargo, entre otros. En muchos casos se exige un certificado de siniestralidad durante un periodo de tiempo, este le permite a la aseguradora establecer el comportamiento del cliente.

5.2 SISTEMA DE TARIFACIÓN

Al igual que en el proceso de suscripción, el sistema mediante el cual se determina la tasa a la cual se cobra una prima asociada al seguro de transporte depende de cada una de las compañías. Sin embargo, dada la naturaleza de este tipo de seguros, existen parámetros básicos que se tienen en cuenta para el establecimiento de esta tarifa. Desde luego, dependiendo de las políticas internas de cada una de las compañías que emiten seguros de transporte ciertos aspectos son más relevantes que otros, y pueden tener diferentes ponderaciones sobre sus sistemas de tarifación.

A continuación se describen los principales aspectos que se tienen en cuenta para la tarifación de los seguros de transporte de mercancías.

5.2.1 Contrato de transporte

Dado que el seguro de transporte tiene como fundamento esencial el contrato de transporte, es evidente que el costo de su prima depende en gran medida de las condiciones pactadas en este. En cuanto a las movilizaciones internacionales, se deben tener en cuenta las reglas de comercio internacional, los Incoterms,¹ ya que en estos se pactan importantes aspectos sobre los derechos y las obligaciones del comprador y vendedor.

¹ Términos internacionales de comercio¹) son normas acerca de las condiciones de entrega de las mercancías. Se usan para dividir los costos de las transacciones comerciales internacionales, delimitando las responsabilidades entre el comprador y el vendedor, y reflejan la práctica actual en el transporte internacional de mercancías.

De esta forma, se establecen los riesgos que cada una de las partes asume, así, dependiendo del Incoterm con que se haya pactado una cierta movilización de mercancías, cada una de las partes decide cubrir sus respectivos riesgos mediante contratos de seguros de transporte que se ajusten a sus necesidades.

5.2.2 Trayecto y ruta de transporte

Uno de los componentes relevantes para la tarifación del seguro de transporte es el trayecto por el cual se va a movilizar la mercancía. En términos generales, la compañía de seguros tiene en cuenta si la movilización se trata de una importación, una exportación o un despacho local dentro del territorio nacional. La ruta que va a seguir la mercancía transportada es relevante en la medida en que existen rutas que enfrentan mayores riesgos que otras.

5.2.3 Características físicas de las mercancías

Uno de los principales aspectos relevantes para establecer la tarifa del seguro es el tipo de mercancía que se pretende transportar; esto debido a que ciertos tipos de mercancías, por sus propias características, son más o menos susceptibles de sufrir daños o pérdidas en el proceso de transporte.

Lo principal es determinar el tipo de mercancía que se va a transportar; es decir, si son mercancías peligrosas, precede-

ras o sensibles a ciertos escenarios, tales como calor o frío, entre otros. Lo anterior permite determinar los requisitos en el empaque o en el transporte que permitan minimizar el riesgo de un posible siniestro.

Con el estado físico de las mercancías se pueden inferir algunos de los riesgos específicos a los que están expuestas, lo que permite establecer si su transporte requiere de ciertas condiciones especiales para llevarse a cabo correctamente. En esta clasificación se encuentran las mercancías en estado sólido, líquido, gaseoso o en estados intermedios².

5.2.4 Empaque de las mercancías

La forma y la calidad del empaque son relevantes, ya que pueden mitigar los riesgos a los que se expone un cierto bien transportado. Generalmente, de acuerdo con el tipo de mercancía que se pretende transportar, las aseguradoras imponen ciertos requerimientos, que adjuntan en los anexos técnicos al final de las pólizas. Por ejemplo, en el caso de mercancías refrigeradas, se establecen ciertos tipos de empaque que permitan mantener la temperatura que necesitan las mercancías. En general, la elección de un adecuado embalaje implica conocer el producto y los riesgos en su transporte, para minimizar las pérdidas que estos puedan sufrir. Algunos de los empaques más usados son los jumbo bags, y los lucid airs.

² Polvo, gránulos por ejemplo.

5.2.5 Medio de transporte

Otro de los aspectos que determina el riesgo del transporte de una mercancía es el medio en el que se moviliza y sus características específicas. Como se explicó en la sección 3 del presente documento, los seguros de transporte de mercancías se clasifican según el medio de transporte.

De acuerdo con el medio de transporte en el que viajen las mercancías se establecen los límites de responsabilidad máximos del transportador y, por ende, hasta dónde las aseguradoras asumen riesgo. Así, esta variable se vuelve fundamental a la hora de establecer la tarifa a cobrar en una póliza.

Las características del medio de transporte también son importantes, por lo que en la mayoría de casos se pregunta sobre la edad del medio de transporte, el modelo y el estado actual, entre otros.

5.2.6 Otras condiciones de las pólizas

Una vez se conocen las características del transporte, se procede a realizar el proceso de tarificación; así se establece la tasa o prima que se cobrará, que en general se aplica sobre el valor del despacho. Asimismo se establece el límite máximo por despacho y el deducible que en general corresponde a un porcentaje entre el 10% y el 15% sobre el valor de la pérdida.

5.3 INDEMNIZACIÓN

En el caso de la ocurrencia de un siniestro, el asegurado deberá informar a su aseguradora sobre este. De acuerdo con el art. 1075 de Código de Comercio, esto deberá realizarse en los tres días siguientes a la fecha en que lo hayan conocido o debido conocer. Una vez sea notificada la aseguradora, el asegurado procede a demostrar la ocurrencia del siniestro y la cuantía del daño.

Establecido lo anterior, se procede a realizar la indemnización. En términos generales, la indemnización corresponde al pago por las pérdidas sufridas por el asegurado.

Las partes que intervienen en el proceso de indemnización son el asegurado, el corredor de seguros, la aseguradora, los ajustadores y la policía, entre otros.

En caso de que el siniestro sea por hurto o saqueo, el asegurado deberá informar a las autoridades y establecer un denuncia; asimismo, debe informar a la aseguradora y al corredor de seguros. Finalmente, y en caso de ser un transportador, deberá informar al dueño de las mercancías. Cuando la aseguradora recibe la solicitud, procede a realizar una reserva del siniestro avisado, después contrata un ajustador que se encarga de

realizar la investigación, la valoración de la pérdida y la liquidación de los daños.

Dentro de los documentos que debe presentar el asegurado para comenzar el proceso de indemnización se incluyen pruebas que acrediten el costo de la mercancía y la cantidad afectada, en este caso, pueden ser facturas comerciales o un certificado del representante legal de la empresa. Asimismo se exigen pruebas que acrediten la existencia y validez de un contrato de transporte, en cuyo caso puede ser el manifiesto de cargo, una carta de porte terrestre o el mismo contrato de transporte. Además de lo anterior, se exigen las pruebas que demuestren la ocurrencia del siniestro, estas pueden ser las denuncias penales en caso de hurto o saqueo, o informes de accidentes de tránsito en caso de avería.

Ahora bien, el artículo 1080 del Código de Comercio establece que la aseguradora está obligada a efectuar el pago del siniestro dentro del mes siguiente a la fecha en la que el asegurado o beneficiario acredite, aun extrajudicialmente, su derecho ante la aseguradora. Vencido este plazo, la aseguradora pagará al asegurado, además de la obligación a su cargo, un interés moratorio igual a un certificado bancario corriente establecido por la Superintendencia Financiera, aumentado en la mitad.



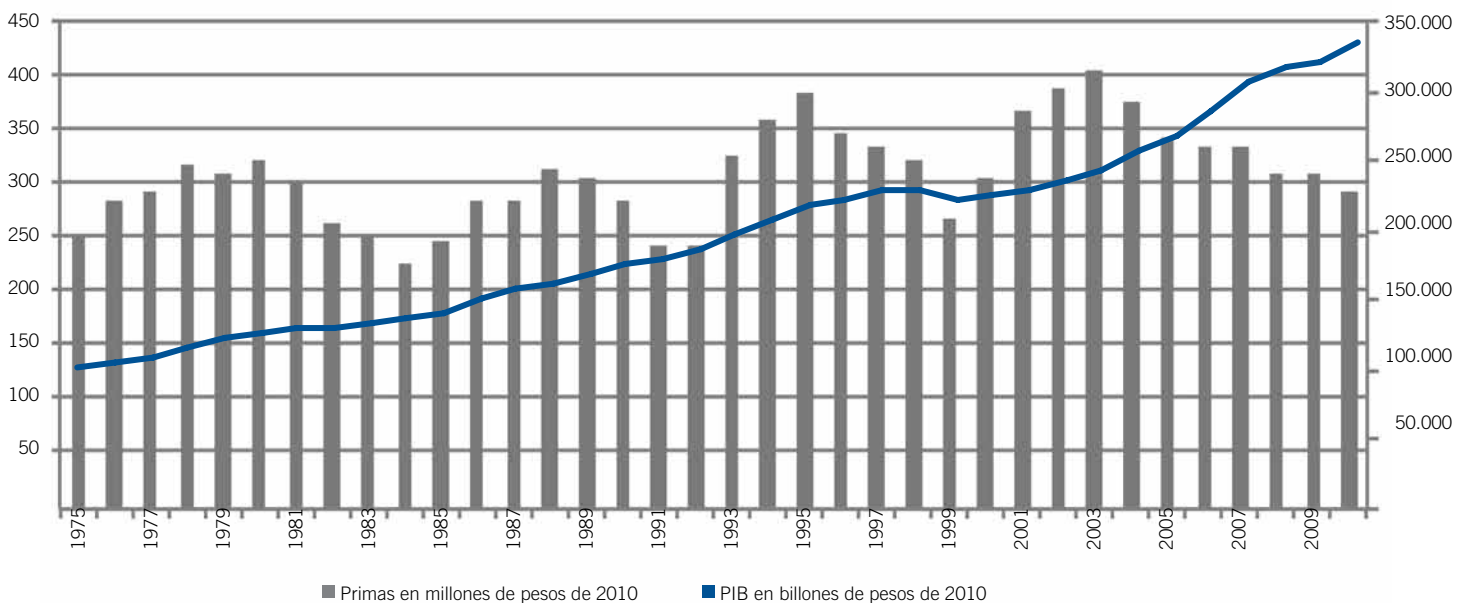
6. RETOS Y PERSPECTIVAS

La falta de un crecimiento sostenido de las primas en los últimos años ha llevado a que en la actualidad el volumen de primas de transporte sea similar al de hace 20 años. Este estancamiento de las primas contrasta con el crecimiento del PIB (que es casi tres veces mayor al registrado en 1980) y del comercio internacional

de las dos últimas décadas, lo que refleja que este ramo no se ha beneficiado de la expansión de la economía como habría de esperarse:

Un mayor crecimiento del PIB → más mercancías movilizadas → mayor compra de seguros de transporte de carga.

Grafica 19. Comportamiento del PIB y de las primas de transporte - DANE y Fasecolda.



En gran medida, este estancamiento del volumen de primas se puede atribuir a dos factores: en primer lugar, a un menor riesgo que se ha traducido en menores tarifas. El mejoramiento del riesgo de transporte se ha dado gracias a las nuevas tecnologías (como el contenedor, los mapas en línea de riesgo climático, los empaques, el GPS, etc.), al mayor gasto estatal en seguridad, a la mejor infraestructura y a la profesionalización de los operadores logísticos. Este menor riesgo puede corroborarse objetivamente al observar la caída de la siniestralidad cuenta compañía (Gráfico 10) de las dos últimas décadas, en donde este indicador pasó del 80% a ubicarse en un rango cercano al 30%.

En segundo lugar, el estancamiento de las primas puede deberse a la mayor competencia derivada de la presencia de aseguradoras multinacionales, que desde hace diez años vienen intensificando su participación en el ramo de transporte.

Como consecuencia de estos dos factores, las tarifas o tasas en el ramo de transporte (porcentaje de prima cobrada con relación al valor asegurado) vienen cayendo considerablemente. Para el último lustro, por ejemplo, se aprecia una caída del 60% en las tasas, según encuestas de la Cámara Técnica de Transporte de FASECOLDA.

Este diagnóstico supone un gran reto para el ramo de transporte, para no rezagarse del ritmo de crecimiento promedio de los seguros de daños. Para poder cre-

cer en términos reales de manera sostenida, el ramo no solo dependerá el buen comportamiento del comercio interno¹, de las exportaciones e importaciones² y del auge petrolero³, sino que también tendrá que interpretar las nuevas necesidades de aseguramiento en la cadena logística, aceptando más riesgos e incurriendo en nuevos nichos de mercado para compensar la caída en el precio de los segmentos clásicos o tradicionales. Las coberturas de almacenamiento no necesariamente temporal, las de daños por mal empaque o embalaje, y las de lucro cesante por daño o demora serán las más demandadas por generadores y operadores logísticos.

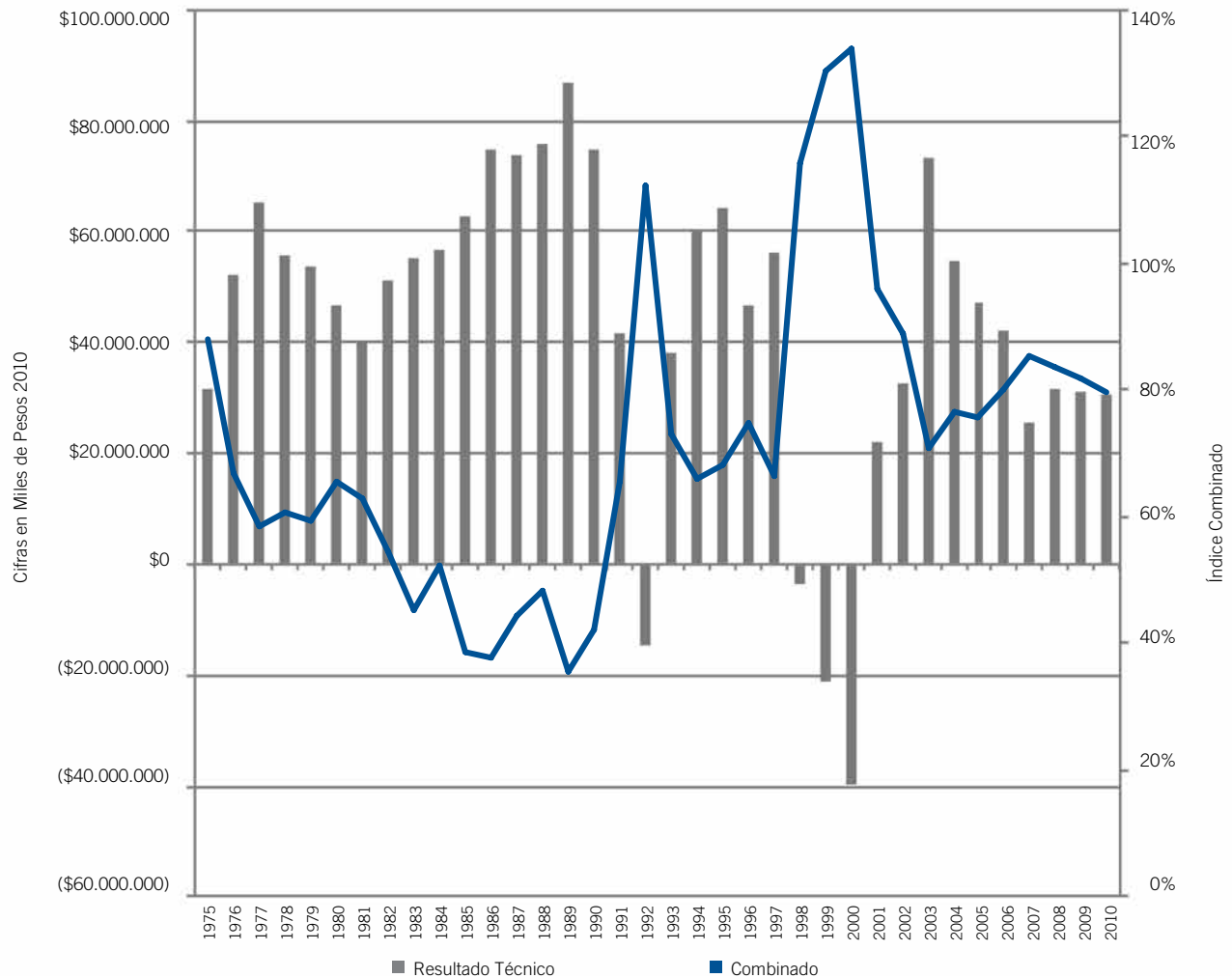
Creer también resulta imperativo para seguir contribuyendo a la generación de resultado técnico en el negocio de seguros de daños. Como se aprecia en el gráfico 20, aunque el índice combinado del ramo en los últimos años se acerca a los niveles de la primera mitad de la década de los 90, el resultado técnico tan solo es la mitad del que se generaba en esa época. En otras palabras, de poco sirve un buen margen técnico (resultado técnico / primas) si este se calcula sobre la base de un bajo volumen de primas

1 El Fondo Monetario Internacional pronostica para Colombia un crecimiento promedio del PIB de 4,5% para los próximos 5 años.

2 Colombia negoció tratados de libre comercio pendientes de aprobación con EFTA (European Free Trade Area), Canadá y Estados Unidos. En proceso de negociación se encuentran los tratados con Venezuela, Corea, Turquía y Panamá. Información actualizada al cierre de edición.

3 El Ministerio de Minas y Energía estima que el país invertirá 49.000 millones de dólares en proyectos minero-energéticos en los próximos 5 años; muchos de esos proyectos en su fase de instalación o expansión requieren aseguramiento de transporte.

Grafica 20. Resultado técnico del ramo de transporte.



Ahora bien, para poder crecer, el ramo de transporte también deberá sortear el desafío que impone la liberalización financiera que empezará a regir a partir de julio del año 2013. Esto significa que las aseguradoras que explotan este ramo no solo tendrán que incursionar con nuevos productos y en nuevos segmentos; también tendrán que mejorar sus pólizas y servicios tradicionales para poder enfrentar con éxito la competencia internacional, que ofrecerá productos con estándares internacionales⁴.

⁴ La cláusula A tipo ICC de Londres (Institute Cargo Clauses) que asume más riesgos al ser una cláusula todo riesgo y que a la vez está redactada de manera más simple y corta que los clausulados colombianos tradicio-

Según los resultados de la encuesta de percepción de los seguros de transporte, realizada por el Centro Nacional de Consultoría a generadores, transportadores y operadores logísticos, los asegurados demandan pólizas con clausulados más claros y simples, con más y mejores coberturas y con valores agregados orientados hacia la capacitación en riesgos y logística. La encuesta también concluye que aunque la mayoría de los asegurados se declara satisfecho con el pago de

nales, son un ejemplo de lo que seguramente ofrecerán las aseguradoras extranjeras en virtud de la liberalización financiera. FASECOLDA redactó una versión en español de dichas cláusulas, de perfecta aplicación en el ámbito jurídico colombiano y que podrá servir de guía para las aseguradoras locales.

las aseguradoras (cerca del 90% de todos los grupos encuestados), el tiempo promedio del proceso de indemnización es de 3 meses⁵, lo que parece muy largo para una industria tan dinámica como la logística.

⁵ Tiempo promedio que transcurre desde que el asegurado reclama hasta que le es entregado el dinero de la indemnización.

Grafica 21. Percepción de seguros de transporte.

¿Qué beneficios que nunca le hayan ofrecido, le gustaría encontrar en las pólizas de seguros de transporte?

	Operador logístico (%)	**Transportador asegurado (%)	**Generador asegurado (%)
Base total de la encuesta	11	69	149
Más y mejores coberturas / coberturas a la medida	18	9	13
Asesoramiento / Acompañamiento / Capacitación	27	33	31
Servicios de trazabilidad y seguridad en carretera	9	10	12
Deducibles menores / diferenciales para tipos de operaciones distintas	9	6	10
Agilidad en los trámites / pagos	9	19	10
Precios razonables / bajos	9	6	6
Ninguno	27	19	21
No responde		9	14

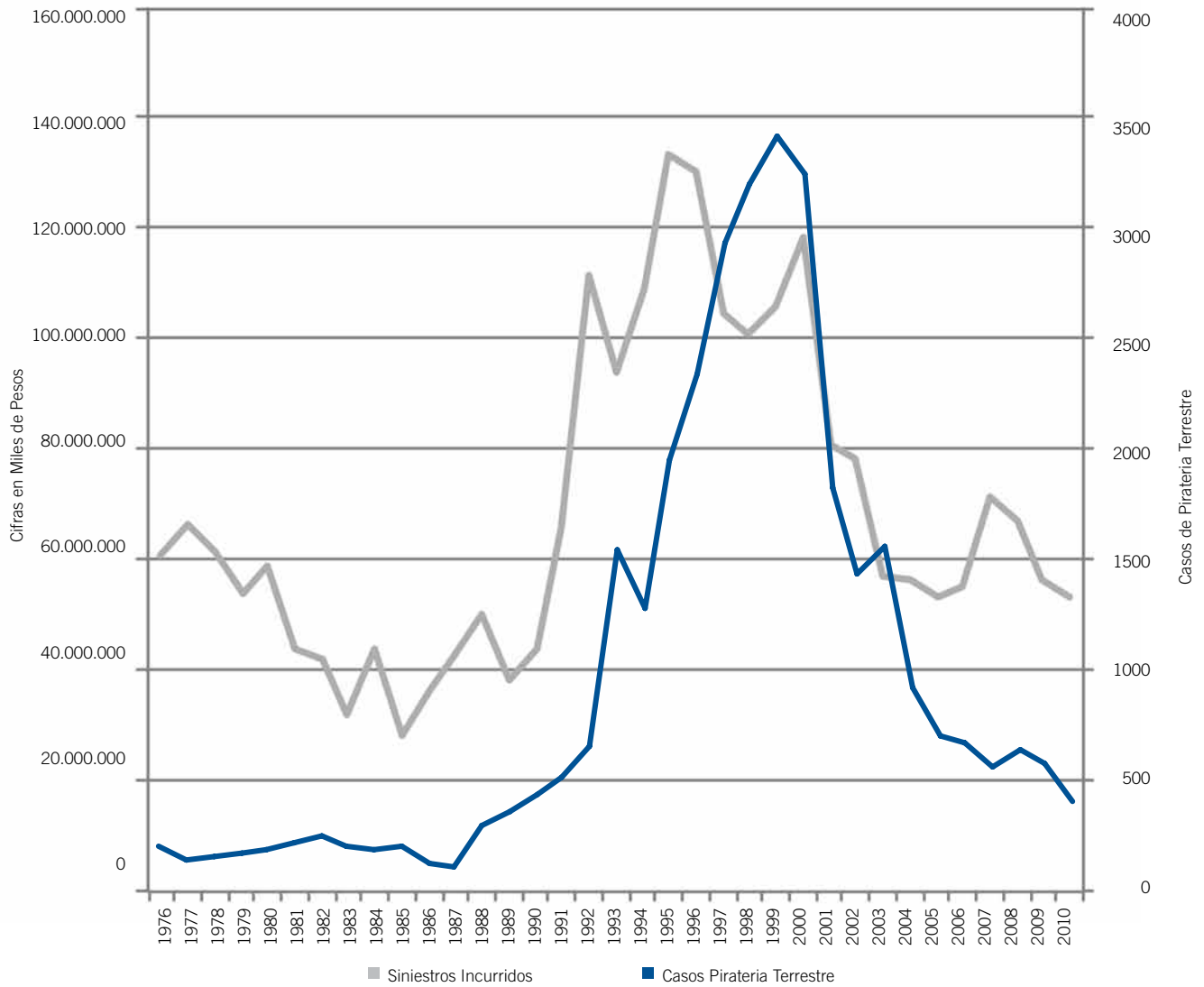
**Transportador asegurado de carga por carretera

*Asegurados generadores (con o sin) operación de comercio internacional

6.1. EL DESAFÍO DE LA SINIESTRALIDAD

Según datos de la Cámara Técnica de Transporte, hace diez años tres de cada cuatro siniestros que pagaba el sector asegurador en transporte de carga correspondían a hurto o piratería.

Grafica 22. Relación entre los siniestros pagados en transporte y la piratería terrestre.



La correlación entre el comportamiento de la piratería terrestre y los siniestros se hace evidente en el gráfico 22. Sin embargo, desde hace cinco años las afectaciones relacionadas con el daño de la carga transportada, debido a accidentes, averías o malas prácticas logísticas, vienen ganando participación. Es así como en 2010, la mitad de los siniestros pagados fueron por falta de entrega (hurto o piratería) y la otra mitad por daño o avería, con una tendencia cada vez más creciente de los daños.

Esto impone al ramo de transporte el reto de mantener vigentes las estrategias y programas para minimizar el riesgo de hurto, pero al mismo tiempo el reto de mejorar los esquemas que permitan disminuir el riesgo de daño, para lo cual deberán fortalecer su conocimiento en logística, a fin de poder interpretar mejor el riesgo implícito en las operaciones de las diferentes cadenas de abastecimiento, en particular las que requieren procesos de embalaje y empaque sofisticados, delicados procesos de transporte, cargue y descargue o atmósferas controladas (continuidad en la cadena de frío, por ejemplo).

En la medida en que las aseguradoras que explotan el ramo entiendan mejor la naturaleza del riesgo asociado a un posible daño de las mercancías podrán ofrecer mejores coberturas, participando inclusive en el aseguramiento de operaciones logísticas que en el pasado pudieran parecer poco atractivas por su complejidad.

A futuro, el ramo también tendrá el reto de enfrentar los siguientes riesgos: el de inundación, como una causa cada vez más frecuente de daño en zonas de almacenamiento temporal como puertos o zonas francas⁶, como quedó evidenciado en la ola invernal que se precipitó a finales de 2010 y principios de 2011 y que afectó al ramo de transporte, principalmente por la inundación de la zona franca del Pacífico y la amenaza evidente que atravesó la zona franca de Bogotá por su cercanía al río Bogotá. Segundo, el del aumento de la velocidad promedio de los camiones que supondrá la culminación de las dobles calzadas, ante la falta de programas de capacitación que enseñen a los conductores las nuevas reglas de conducción en estas autopistas. Y tercero, el riesgo de terrorismo (quema de camiones), que se creía controlado, pero que resurgió con varios incidentes en el primer semestre de 2011.

Para todos estos riesgos se tendrán que adoptar medidas de prevención, sin que esto implique mayores traumatismos ni sobrecostos para la cadena logística. Parece improbable y anacrónico, por ejemplo, que el ramo regrese a la drástica medida de excluir el aseguramiento en horario nocturno, medida que tuvo que adoptar en la primera década del 2000 ante los altos índices de siniestralidad en este horario. La agenda nacional de competitividad impone al sector asegurador el reto de diseñar medidas de control eficientes pero que no traumatiz-

⁶ Estas zonas de almacenamiento temporal suelen contar con cobertura en las pólizas de transporte, por considerar que este almacenamiento hace parte integral del transporte.

cen la continuidad ni los costos de la cadena logística.

6.2 LA PERSPECTIVA DE POLÍTICA PÚBLICA.

Las aseguradoras que ofrecen seguros asociados al transporte de carga por carretera (modo por el que se transporta más del 90% de las mercancías en el país) deberán estar muy atentas y participar en la discusión de la reglamentación (o actualización de reglamentación) de tres seguros que transfieren riesgos en las operaciones de transporte de carga:

- El seguro que adquiere el transportador para responder en caso de daño o pérdida de las mercancías transportadas. Una modificación hecha al Código de Comercio en 1990 mediante un decreto ley, dispuso que este seguro fuera obligatorio (art. 994) previa reglamentación por parte del Gobierno. Después de dos décadas, el Ministerio de Transporte se encuentra revisando la posibilidad de implementar este seguro como obligatorio, haciendo uso de la potestad que le confirió la ley.

Desde la teoría económica no parecen existir suficientes argumentos o fallas de mercado que justifiquen la obligatoriedad de este seguro. Pero si el Gobierno insiste en su implementación, el sector asegurador deberá promover que no se regulen las

tarifas ni la obligación de ofrecerlo (como sí sucede con el SOAT), tomando como referencia la reglamentación del seguro de responsabilidad civil contractual, que actualmente deben comprar de manera obligatoria los transportadores de pasajeros, y que con libertad de tarifas y de expedición (solo se regulan las coberturas que son muy básicas) ha funcionado bien por más de diez años.

- El seguro de responsabilidad civil extracontractual, que los transportadores de servicio público (salvo el transporte de carga) deben adquirir para responder por el posible daño que pueden causar a terceros o a sus bienes en ejercicio de las operaciones de transporte. Solo los transportadores de carga están excluidos de esta responsabilidad⁷, puesto que este seguro nunca se contempló para el transporte de carga. Consciente de esta desigualdad, el Ministerio de Transporte se encuentra estudiando la mejor forma de reglamentar y exigir este seguro como obligatorio.

En la literatura económica sí se encuentran argumentos que justifican la obligatoriedad de este seguro, asociados a las externalidades negativas que genera el riesgo de conducir un camión, más aún si esta actividad genera un lu-

⁷ Las víctimas se encuentran mejor protegidas si son afectadas por un transportador de pasajeros que por un camión que transporta carga, puesto que el primero está en la obligación de adquirir un seguro de responsabilidad civil extracontractual que complementa el SOAT. El transportador de carga puede decidir si compra o no este seguro.

cro. En esta discusión, el sector asegurador también deberá promover que no se regulen las tarifas ni la obligación de ofrecerlo, tomando como referencia la reglamentación del seguro de responsabilidad civil extracontractual que actualmente deben comprar de manera obligatoria los transportadores de pasajeros, con libertad de tarifas y de expedición por parte de las aseguradoras.

- El seguro de responsabilidad civil extracontractual, que debe comprar el transportador de mercancías peligrosas para responder por el eventual daño que pueda causar a un tercero o al medio ambiente el derrame de la sustancia transportada; aunque este seguro fue implementado como obligatorio, el decreto reglamentario (1609 de 2002 Ministerio de Transporte) está siendo revisado por el Ministerio de Transporte, y en su capítulo de seguros, el objetivo de la revisión, por recomendación de FASECOLDA, es especificar y acotar (limitar?) mejor la cobertura exigida, a fin de hacer más atractiva la oferta por parte de las aseguradoras.



7. REFERENCIAS

- Banco de la República. (Junio de 2010). Banco de la República. Recuperado en Junio de 2010, de www.banrep.gov.co
- Cárdenas, L. A. (2000). El seguro de Transportes .
- Chen, S. (2006). Logistics/Supply Chain Summit. Taiwan: Aon Risk Services Taiwan Limited.
- Cifuentes, L. (Junio de 2010). Seguros de transporte. (A. Concha, Entrevistador)
- Código de Comercio de Colombia.
- Colseguros . (2007). El operador de transporte multimodal . Bogotá.
- Cruz, J. (Agosto de 2010). Seguros Transporte. (A. Concha, entrevistador)
- Federación de Aseguradores Colombianos. (2004). Prima pura de riesgo año 2002. Seguro de transporte de carga y responsabilidad civil contractual para el transportador de carga. Bogotá.
- Proexport Colombia. (2007). Cartilla seguros de transporte para exportaciones colombianas. Proexport , 2-45.
- Rocha, A. (). Análisis del movimiento de mercancías en Colombia con el fin de establecer la demanda potencial del seguro de transporte de mercancías y las variables económicas que la determinan. Facultad de Economía y Finanzas Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario.
- Salcedo, J. C. (Julio de 2010). Seguros de transporte. (A. Concha, entrevistador)
- Schoch, E. (2009). Marine Delay in Start”, “Advance Loss of Profit” (ALOP). Transporte Cargo , 2-5.
- Mellert, W. (2003). El seguro marítimo. Technical Communications. Swiss Re



EL SEGURO DE TRANSPORTE
EN COLOMBIA



fasecolda
Federación de Aseguradores Colombianos