

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRES

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
Y FINANCIERAS**

CARRERA DE ECONOMÍA

TRABAJO DIRIGIDO

**“LA NECESIDAD DEL SEGURO
PARA LA PROTECCION DE LAS
AERONAVES ESTATALES CONTRA TODO RIESGO”**

POSTULANTE: FIDEL ESPEJO MOLINA

TUTOR: LIC. GABRIEL VELA QUIROGA

GESTION 2000

DEDICATORIA:

A mi madre: Porfiria, por el enorme cariño que siempre me brindó.

A mi esposa: Victoria, por su colaboración y apoyo.

A mis hijos: Daniel y Claudia por su comprensión y aliento que me brindaron.

AGRADECIMIENTOS :

Al haber concluido el Trabajo Dirigido mis agradecimientos se dirigen principalmente a Dios por brindarme todo lo necesario para alcanzar uno de los objetivos más anhelados.

RECONOCIMIENTO:

Mi reconocimiento más considerado a mi Tutor, Licenciado Gabriel Vela Quiroga por todo el apoyo y la orientación especializada que me brindó.

RESUMEN

LA NECESIDAD DEL SEGURO PARA LA PROTECCION DE LAS AERONAVES ESTATALES CONTRA TODO RIESGO

En la sección Diagnóstica, el presente Trabajo, demuestra la incidencia que el seguro tiene en la economía, brindando protección a toda la estructura económica social. Por su naturaleza, el seguro produce y vende confianza, cubriendo en el corto plazo la reposición de los bienes que fueron destruidos por un accidente y/o siniestro, proporcionando de esta manera continuidad en la producción.

El análisis toma en cuenta las particularidades del seguro privado el cual asume los riesgos a cambio de una prima que es el precio o costo técnico del seguro.

Asimismo, para el correcto desenvolvimiento de las actividades de entidades aseguradoras estas están fiscalizadas por un Sistema regulador dirigido por la Superintendencia de Pensiones Valores y Seguros, la misma tiene la potestad de supervisar y controlar el mercado nacional de Seguros.

En la Sección Propositiva, circunscribimos nuestro interés al ramo de seguros de aviación, y se demuestra que el Índice de Siniestralidad Nacional en el período analizado es considerable, más aún, en el caso concreto de la Fuerza Aérea Boliviana, donde este índice nos demuestra que la probabilidad de la ocurrencia de siniestros es un hecho. Por esta situación el Estado Boliviano al no contar con coberturas de seguro, principalmente de Casco (que cubre toda la aeronave contra cualquier accidente y su reposición en el corto plazo) y de Responsabilidad Civil (que ampara daños accidentales personales y daños a la propiedad causados por la aeronave o por cualquier persona u objeto caído de la misma), está perdiendo considerables recursos económicos, consecuentemente, conociendo el valor de las aeronaves, concluimos que el patrimonio estatal en el sector de la aviación, está decreciendo, y una de las principales causas es la falta de una política bien definida respecto a los alcances de las Coberturas de Seguro.

TRABAJO DIRIGIDO

LA NECESIDAD DEL SEGURO PARA LA PROTECCIÓN DE LAS AERONAVES ESTATALES CONTRA TODO RIESGO

MARCO REFERENCIAL.

Tomando en cuenta la actividad aeronáutica, cabe destacar que es un sector que juega un papel preponderante en el desarrollo de la actividad económica a nivel mundial, dirigiendo sus operaciones al transporte de personas y mercancías, y con el fin de que las mismas, en el contexto de la aviación civil internacional puedan desarrollarse de una manera segura y ordenada, por iniciativa de varios países se crea la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) la cual establece normas y parámetros sobre la seguridad operacional.

A nivel nacional el Estado tiene la responsabilidad de administrar y reglamentar de una manera conveniente sus actividades aéreas, para este fin cuenta con la Secretaría de Transportes y Comunicaciones, la Dirección de Aeronáutica Civil y el Código Aeronáutico.

El Estado, al proveer a la Fuerza Aérea material aéreo se convierte en propietario de aeronaves y para su buena administración, cuidado y preservación, dicta y establece Leyes y Reglamentos que regulen una correcta administración optimizando los recursos financieros y preservar sus bienes. Asimismo, al no poder brindar protección contra cualquier eventualidad a sus inversiones, contrata con compañías que pueden brindar este servicio, estas son las Empresas y Compañías de Seguro privado, las cuales operan en dos ramos, Seguros Generales y Seguro de personas.

Las coberturas que ofrecen, lo hacen a cambio de una prima que se convierte en el precio del seguro, proveyendo así seguridad y confianza a todos los tomadores de seguro. Cuando un bien está asegurado y por causa de una eventualidad sufre un siniestro existiendo una pérdida económica, el seguro repone el mismo en las mismas condiciones que tenía hasta antes de ocurrido el siniestro.

JUSTIFICACION.

Se justifica el presente tema de investigación, dada la importancia de la actividad en aviación y fundamentalmente la preservación del material aéreo que por su naturaleza significa inversiones importantes para el Estado.

De acuerdo a las Leyes y reglamentos se debe administrar bien el patrimonio del Estado evitando causar pérdidas económicas al mismo que pueden ser sancionadas.

IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.

Por la falta de coberturas de seguro, de Casco y Responsabilidad Civil y la ocurrencia de accidentes, las aeronaves estatales, principalmente las de la Fuerza Aérea Boliviana están reduciendo en número, afectando directamente el patrimonio estatal, consecuentemente el Estado pierde importantes recursos económicos y disminuye considerablemente la operabilidad y eficiencia de la Fuerza Aérea.

Desde hace ya más de una década y por falta de un estudio económico serio, las aeronaves de la Fuerza Aérea no cuentan con ninguna cobertura de seguro.

OBJETIVOS.

a) OBJETIVO GENERAL

Requerir del Gobierno Central, a través de los canales respectivos efectúe el desembolso de recursos económicos para la cobertura de seguro de aeronaves de la Fuerza Aérea.

b) OBJETIVOS ESPECIFICOS.

Preservar los bienes escasos del Estado.

Establecer el seguro de Responsabilidad Civil obligatorio para toda aeronave nacional.

Difundir de manera responsable los beneficios del seguro.

Promover y mantener la óptima operabilidad de la F.A.B.

Brindar seguridad a los usuarios de aeronaves de la F.A.B.

TABLA DE CONTENIDO

	Página
Tabla de contenido.....	i
Indice de cuadros.....	iii
Indice de figuras	iv

SECCION DIAGNOSTICA

INTRODUCCION	1
I. EL SEGURO Y SU INCIDENCIA EN LA ECONOMIA.....	2
A. ROL ACTUAL DEL SEGURO.....	2
B. DEFINICIONES DE SEGURO.....	2
C. CLASIFICACION DE LOS SEGUROS.....	5
1. Según la naturaleza de la Entidad Aseguradora.....	5
a) Seguro Social.....	5
b) Seguro Privado.....	5
2. Según la materia asegurada.....	5
D. ELEMENTOS ESPECIFICOS DEL SEGURO.....	9
1. El Riesgo.....	9
a) Características del Riesgo.....	9
b) Clasificación de los Riesgos.....	11
c) Tratamiento de los Riesgos.....	13
2. La Prima.....	14
a)Elementos que componen la Prima.....	14
3. La Indemnización.....	15
E. FUNCIONES DEL SEGURO.....	16
F. CARACTERISTICAS DEL SEGURO.....	16
1. Economía.....	16
2. Mutualidad.....	16
3. Necesidad.....	16
4. Causalidad.....	17
5. Tasabilidad.....	17
6. Analogía del peligro.....	17
7. Generalidad o globalidad.....	17
II. SISTEMAS REGULADORES DE LA ACTIVIDAD ASEGURADORA.....	17
A. SUPERINTENDENCIA DE PENSIONES VALORES Y SEGUROS.....	18
1. Funciones y Objetivos.....	18
B. LEY DE SEGUROS DE LA REPUBLICA DE BOLIVIA.....	18
1. Objetivos.....	18
2. Estructura de la Ley de Seguros No. 1883.....	19

III. ANALISIS MACROECONOMICO DEL SEGURO.....	21
A. FUNCIONES MACROECONOMICAS DEL SEGURO.....	22
B. FUNCIONES MICROECONOMICAS DEL SEGURO.....	23
C. COSTO DEL SEGURO Y LA UTILIDAD MARGINAL DEL DINERO.....	24
D. LA PRIMA DESDE EL PUNTO DE VISTA ECONOMICO.....	25
IV. ANALISIS DEL MERCADO DE SEGUROS.....	26
A. OFERTA DE SEGUROS.....	26
B. DEMANDA DE SEGUROS.....	26
C. EL MERCADO NACIONAL DE SEGUROS.....	27
1. Oferta nacional de seguros.....	32
2. Demanda nacional de seguros.....	33
V. SEGUROS DE AVIACION.....	40
A. LA INCIDENCIA DE LOS RIESGOS EN AVIACION.....	42
B. LA PREVENCION DE LOS ACCIDENTES EN AVIACION.....	42
C. POLIZA COMBINADA DE AVIACION.....	43
D. DISPOSICIONES Y REQUERIMIENTOS DE AUTORIDADES AERONAUTICAS.....	48
1. Código Aeronáutico.....	48
2. O.A.C.I.....	49
E. ANALISIS DE LOS ORGANOS REGULADORES.....	50
F. ANALISIS DE LA SINIESTRALIDAD EN EL RAMO DE AVIACION.....	51
1. Siniestralidad en el ramo de Aeronavegación Nacional.....	51

SECCION PROPOSITIVA

I. INTRODUCCION	54
A. SINIESTRALIDAD EN EL RAMO DE AERONAVEGACIÓN DE LAS FUERZAS ARMADAS.....	54

SECCION CONCLUSIVA

I. CONCLUSIONES.....	60
II. CASO ESPECIFICO DE LA FUERZA AEREA	62
III. PROPUESTAS.....	63
BIBLIOGRAFIA.....	63
ANEXOS.....	67

INDICE DE CUADROS

	Página
1. Cuadro No. 1: "TOTAL DE CAPITAL Y RESERVAS DE CAPITAL DE LAS ENTIDADES ASEGURADORAS"	28
2. Cuadro No. 2: "TOTAL DE INVERSIONES REALIZADAS POR LAS COMPAÑIAS DE SEGURO"	30
3. Cuadro No. 2-A "INVERSIONES REALIZADAS POR LAS COMPAÑIAS DE SEGURO, POR TIPOS DE INVERSION"	31
4. Cuadro No. 3: "OFERTA BOLIVIANA: EMPRESAS DE SEGURO"	32
5. Cuadro No. 4: "INDICE DE SINIESTRALIDAD TOTAL POR RAMOS DE SEGURO"	34
6. Cuadro No. 5: "PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS GESTION 1990"	35
7. Cuadro No. 6: "PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS GESTION 1991"	35
8. Cuadro No. 7: "PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS GESTION 1992"	36
9. Cuadro No. 8: "PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS GESTION 1993"	36
10. Cuadro No. 9: "PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS GESTION 1994"	37
11. Cuadro No. 10: "PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS GESTION 1995"	38
12. Cuadro No. 11: "PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS GESTION 1996"	38
13. Cuadro No. 12: "PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS GESTION 1997"	39
14. Cuadro No. 13: "PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS GESTION 1998"	39
15. Cuadro No. 14: "PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS DEL RAMO DE AVIACION"	52
16. Cuadro No. 15: "PRIMAS ESTIMADAS Y SINIESTROS DIRECTOS DEL RAMO DE AVIACION DE LAS FF.AA."	57

INDICE DE FIGURAS

	Página
1. Figura No. 1: "CAPITAL Y RESERVAS TOTALES DE LAS ENTIDADES ASEGURADORAS"	28
2. Figura No. 2: "INVERSIONES REALIZADAS POR LAS COMPAÑIAS DE SEGURO"	30
3. Figura No. 3: "INDICE DE SINIESTRALIDAD TOTAL, AÑOS 1990-1998"	34
4. Figura No. 4: "PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS DEL RAMO DE AVIACION".....	52
5. Figura No. 5: "PRIMAS ESTIMADAS Y SINIESTROS DIRECTOS DEL RAMO DE LA AVIACION ESTATAL"	57

SECCION DIAGNOSTICA

INTRODUCCION.

Las sociedades o estados modernos que tienen niveles de crecimiento integral y constante, han entendido que todas las actividades económicas requieren de protección con el fin de evitar cualquier tipo de pérdidas provenientes de circunstancias eventuales.

Es ahí donde surge la actividad económica del seguro que pertenece al sector productor de servicios al producir y vender seguridad y confianza.

Dentro de la sustitución de la inseguridad por la seguridad, Francis Allen en su libro Principios Generales del Seguro, se hace la pregunta referente a las ventajas de la eliminación de la inseguridad y al logro que ha conseguido el asegurado. Menciona que: "En **primer** lugar existe la ventaja obvia de la seguridad. Su inversión está a salvo de contingencias. En **segundo** lugar, puede hacer planes para el futuro sin necesidad de aportar reservas importantes para hacer frente a posibles desastres. **Tercero**, no tiene preocupaciones por este concepto y puede dirigir sus asuntos con más eficiencia. **Cuarto**, puede tratar la prima relativamente pequeña del seguro como un gasto inherente a la propiedad de los bienes, y si se trata de bienes arrendados puede incluir el costo de la protección acordada o del seguro en la renta cargada para su uso".¹

El hombre como unidad económica, siempre pretende conseguir una existencia racional que le lleva a eludir la aprehensión y el miedo, al igual que las Empresas y el Estado.

Este último, con el propósito de promover el crecimiento económico, el empleo, el desarrollo social y su modernización, adquiere bienes con el fin de darles el máximo uso y lógicamente, éstos deben ser bien administrados, brindándoles un buen mantenimiento. Considerando que las inversiones realizadas para la adquisición de bienes, que incrementan el patrimonio nacional, son elevadas, éstos deben ser protegidos contra cualquier eventualidad o riesgos a los cuales están sujetos.

¹ Allen Francis, Principios Generales de Seguro, Fondo de Cultura Económica – México – 1955, Pág. 12

I. EL SEGURO Y SU INCIDENCIA EN LA ECONOMIA.- En la actualidad en los países desarrollados principalmente, el seguro es considerado como una industria básica con igual importancia que la agricultura, comercio, banca, manufactura, transportes y comunicaciones.

Toda la estructura de la industria de seguros emplea en sus distintas ramas, personal calificado que al unir y coordinar esfuerzos proporcionan los factores de protección y seguridad que se consideran como indispensables en los esquemas de organización industrial de nuestro tiempo.

A. ROL ACTUAL DEL SEGURO.- Para realizar cualquier tipo de inversión, el inversionista en su carácter lógico trata de minimizar los riesgos que siempre estarán presentes.

Por esta situación las empresas deben estar preparadas para afrontar las mismas, ya que si tendrían que enfrentar los riesgos por sí mismas, el nivel de inversiones decrecería ó habrían empresas que nunca llegarían a establecerse, porque no estarían preparadas para afrontar grandes contingencias y el costo social y económico sería desastroso por la paralización o cierre de fábricas y/o empresas a causa de los distintos siniestros que puedan suceder.

El Seguro también facilita el desarrollo de empresas pequeñas dedicadas a la exportación, las cuales por una prima o precio razonable adquieren de las compañías de seguros confianza y certidumbre, para ellos dedicarse a desarrollar la producción en su campo respectivo. De esta manera la seguridad que se adquiere por un costo mínimo se convierte en un factor determinante para la producción de una empresa.

B. DEFINICIONES DE SEGURO.- Con el propósito de ampliar la significancia del Seguro, a continuación se citarán algunas de sus definiciones:

Según **Lasheras Sanz**, “el Seguro es una institución de carácter económico-social que se propone diluir entre los individuos constitutivos de un grupo, el valor económico de las pérdidas sufridas por alguno de entre ellos a consecuencia del riesgo fortuito, contra cuyas consecuencias se protege de esta manera”.²

Según **Willet A.H.**, “podríamos entonces definir el Seguro como un instrumento social por el que se hacen acumulaciones que sirven para enfrentarse a pérdidas inciertas de capital, lo que se lleva a cabo transfiriendo los riesgos de muchos individuos sobre una persona o grupo de personas. Siempre que haya una acumulación para pérdidas inciertas, o una transferencia de riesgo, tendremos uno de los dos elementos del seguro, solamente cuando estos dos elementos se hayan reunido al combinarse los riesgos de un grupo, tendremos completo el seguro”.³

Según **Garrigues**, la mutualidad es el elemento económico constante en el seguro, aunque varíe su forma jurídica.

“Es una compensación de riesgos fundada en un número suficientemente grande de economías individuales”.

Por eso, desde el ángulo económico, sólo entonces ante el seguro, cuando la finalidad indemnizatoria se alcance mediante la distribución del daño, entregarán número de personas amenazadas por idénticos riesgos.⁴

Según **José Roberto Arce**, “el Seguro es una actividad esencialmente económica, cuya finalidad es la de cubrir, mediante la acción mutua, aquella parte del costo social de la producción, circulación, distribución y consumo amenazada por la ocurrencia de siniestros individuales y aleatorios, pero estadísticamente mensurables y predecibles para el conjunto social”.⁵

² Vela Gabriel, Contabilidad de Seguros, Educación y Cultura, Bolivia 1994, Pág. 9

³ Magee, John, Seguros Generales, Hispanoamericano, México 1947

⁴ Hansgeorg V. Der Osten, Manual de Seguros, Anaya, España 1971, Pág. 30

⁵ Vela Gabriel, Contabilidad de Seguros, Educación y Cultura, Bolivia 1994, Pág. 10

De las muchas definiciones del Seguro, se considera que para los fines específicos del presente trabajo, la más adecuada es la de José Roberto Arce, porque ésta comprende todos los aspectos inherentes al Seguro, los cuales se analizan detalladamente a continuación:

“El seguro es una actividad esencialmente económica”. Es evidente, porque actúa dentro de una estructura económico social, donde sus funciones, objetivos y operaciones tienen estrecho vínculo con todas las variables económicas.

“Cuya finalidad es cubrir mediante la acción mutua”. La definición introduce el criterio de la mutualidad, la protección conjunta y solidaria de un grupo y sistema amenazado por determinados riesgos.

“Aquella parte del costo social de la producción..., amenazada por la ocurrencia de siniestros”. La intención de protección de la ocurrencia de siniestros involucra a todo el proceso económico, desde la producción hasta el consumo y por ende es una protección a toda la estructura económico-social.

“Siniestros individuales y aleatorios”. Los siniestros que amenazan a la sociedad no se pueden personificar en cuanto a los causantes directos de cada evento y tampoco se puede determinar el momento y la causa de su ocurrencia.

“Estadísticamente mensurables y predecibles para el conjunto social”. Si bien cada siniestro es individual y aleatorio, considerándolos en conjunto, se pueda cuantificar y predecir con cierta certeza la probabilidad de ocurrencia del evento y los daños para el conjunto social.

En conclusión, la definición analizada involucra las principales características del Seguro, constituyéndose en una de las definiciones más completas.

C. CLASIFICACION DE LOS SEGUROS.

1. Clasificación del seguro según la naturaleza de la entidad aseguradora. De acuerdo a la presente clasificación, los seguros se dividen en:

a) Seguro Social.- Este seguro está dirigido a quienes por el monto de sus ingresos, se encuentran en las clases socio económicas menos favorecidas y tiene las siguientes características:

Es obligatorio, otorga prestaciones de corto y largo plazo, proporciona un mínimo de seguridad económica y está financiados por aportes patronales, laborales y estatales.

b) Seguro Privado.- Este seguro es contratado voluntariamente por personas jurídicas o naturales con el objetivo de cubrir ciertos riesgos y es accesible por el pago de una prima.

2. Clasificación de los seguros según las materias aseguradas.- Según las materias aseguradas se tiene la siguiente clasificación:

a) Seguro de Bienes o Cosas.

b) Seguro de Responsabilidad Civil.

c) Seguro de Personas.

Tomando en cuenta la presente clasificación, por ser materia de estudio, se describe a continuación el seguro Privado y todas las coberturas que ofrece.

Mediante Circular emitida por la Superintendencia de Pensiones Valores y Seguros, se aprobó la “Nomenclatura Uniforme de Ramos de Seguro y Fianzas”.

SEGUROS GENERALES: INCENDIO Y ALIADOS

Incendio y rayo,
Aliados:
Explosión (e implosión): Calderas compresoras, maquinarias, motines y huelgas.
Tumultos y alborotos populares
Comoción Civil
Gastos de remoción de escombros
Daños por agua, (griferías y/o desagües)
Inundación, riadas
Granizo
Daños por lluvia
Vientos huracanados
Caída de aeroplanos
Impacto de vehículos
Deslizamiento de tierra
Terremotos
Responsabilidad Civil por incendio y aliados,
Pérdidas consecuentes (por incendio y aliados)
Pérdidas de beneficios paralización de industria e interrupción de explotación
Pérdida de alquileres, uso u ocupación

ROBO

Robo (con violencia en las cosas)
Atraco o asalto (con violencia en las personas)
Hurto (sin violencia)

MARITIMO Y TRANSPORTE

Carga: (Marítimo, terrestre, lacustre, aéreo)
Todo riesgo
Libre de Avería Particular (F.P.A. o L.A.P.)
Con Avería Particular (W.P.A. o C.A.P.)
Robo, ratería o falta de entrega
Motines y huelgas, Comoción Civil
Guerra
Extensión de estadías (puertos o almacenes)
Otras cláusulas para transporte de carga

NAVES O EMBARCACIONES

Casco: (marítimo, lacustre o fluvial)
Responsabilidad Civil por carga
Responsabilidad Civil a pasajeros
Otras responsabilidades

AUTOMOTORES

Pérdida total (casco) (incluye robo total)
Daños parciales (casco)
Robo parcial
Comoción civil y daño malicioso
Accesorios de vehículos
Responsabilidad Civil a terceros

RAMOS TECNICOS (Seguros de ingeniería)

Rotura de maquinaria
Montaje contra todo riesgo
Todo riesgo para empresas constructoras (contratistas)
Instalaciones y equipos electrónicos

Equipo pesado

Pérdida de beneficios (por rotura de maquinaria y otros riesgos comprendidos en ramos técnicos)
Responsabilidad Civil en ramos técnicos (cuando se extiende dentro la póliza de ramos técnicos)

RESPONSABILIDAD CIVIL

Responsabilidad Civil General: Comercial, contratistas, fabricantes, empresarios, operadores de aeropuertos y otros profesionales.
Personal o familiar
Propietarios (de animales, inmuebles, talleres y otros)
Responsabilidad Civil por riesgos diversos

MISCELANEOS (RIESGOS VARIOS)

Seguro de banqueros (Banker's blanket Bond)
Remesas de dinero
Todo riesgo (objetos de valor)
Cristales y letreros (excluye cristales de automotores)
Accidentes personales para ocupantes de vehículos
Piel, joyas
Equipaje acompañado
Dinero en caja fuerte
Encomiendas
Seguro de animales de raza (muerte, enfermedad, etc.)

AERONAVEGACION

Casco o naves aéreas (daños por accidentes)
Responsabilidad Civil a pasajeros
Responsabilidad Civil por equipaje

Responsabilidad Civil por carga
Responsabilidad Civil a terceros (personas o cosas)
Violación de garantía
Pérdida de licencia
Accidentes personales (aviación)
Otras coberturas y cláusulas de aviación

SEGUROS DE FIANZA

CAUCIONES (PARA EL ESTADO O PARTICULARES)

Seriedad de propuesta
Cumplimiento de contrato de obra
Buena ejecución de contrato de obra
Correcta inversión de anticipos
Suministros: cubre las entregas de materiales o mercaderías bajo plazos y condiciones estipuladas
Distribución: cubre la bebida, distribución de mercadería ya provista, en determinados tiempos y lugares
Cauciones para adquisición de propiedad horizontal

FIDELIDAD DE EMPLEADOS

Fidelidad de empleados o colaboradores
Fianza de funcionarios públicos o privados

SEGURO DE PERSONAS

VIDA INDIVIDUAL

Seguros de vida entera con pagos vitalicios, con pagos limitados
Seguros temporales
Seguros dotales
Accidentes y otros beneficios adicionales (cuando se extiende con el seguro de vida
Accidentes personales;
Rentas por invalidez;
Exoneración de pago de primas por invalidez;
Anticipo de Capital por invalidez;
Otros beneficios)

VIDA EN GRUPO

(Seguro colectivo de vida temporal renovable anualmente)

ACCIDENTES PERSONALES

DEFUNCION

Gastos de sepelio

SEGUROS DE SALUD O ENFERMEDAD

Hospitalización

Gastos médicos

Otros

DESGRAVAMEN HIPOTECARIO

RENTAS

Temporales

Vitalicias

D. ELEMENTOS ESPECIFICOS DEL SEGURO.- Los elementos específicos del seguro, determinantes para su existencia, son los siguientes: El Riesgo, la Prima y la Indemnización.

1. EL RIESGO.- Es la eventualidad de la ocurrencia de un suceso que puede estar no previsto. Es contrario a los intereses económicos, es ahí donde el seguro interviene y puede cubrir bajo distintos acuerdos esa eventualidad, y por su ocurrencia, de estar asegurado, se convierte en obligación que el asegurado debe cancelar.

La definición más aceptada por los estudiosos del seguro es la mencionada por Mark R. Greene⁶, que define al riesgo como “la incertidumbre de que un suceso pueda ocurrir, generalmente nos referimos al suceso que ocasiona una pérdida económica”.

a) Características del Riesgo.- Las características que deben presentar los riesgos son: objetividad, incertidumbre y pérdida económica.

⁶ela Gabriel, Contabilidad de Seguros, Educación y Cultura, Bolivia 1994, Pág. 75

Objetividad. El riesgo desde el punto de vista del seguro ha de estar referido necesariamente a hechos objetivos, es decir, a situaciones verificables con independencia de las apreciaciones puramente subjetivas de los individuos. La objetividad no significa forzosamente materialidad, aunque a menudo esté acompañada de ella.

Incertidumbre. La incertidumbre es un rasgo esencial del riesgo y es el término correlativo de la probabilidad. Cuando la probabilidad es igual a uno puede considerarse el suceso como cierto o inevitable; cuando es igual a cero, se lo puede considerar imposible. Se trata, pues, de hechos “ciertos”. El riesgo excluye ambos extremos y por tanto los excluye también el seguro (Código de Comercio Art. 983).

En la práctica, no es necesario que se demuestre la posibilidad matemática absoluta (100%), o la imposibilidad absoluta (0%). Un suceso se puede considerar como “imposible” en la práctica, si la probabilidad de la ocurrencia está tan próxima a cero que se la puede despreciar. Viceversa, si la probabilidad es muy cercana a uno, el suceso prácticamente se lo puede tomar como “inevitable”. La posibilidad de sobrevivencia en un período de 10 años de una persona radicada en Bolivia y que tiene 99 años de edad, es prácticamente tan imposible, como inevitable su muerte.

No es necesario que la incertidumbre se refiera al suceso mismo. Es suficiente que esté referida al momento en que ocurra, la muerte es un hecho cierto; lo que no se sabe es cuándo va a ocurrir.

Por último, la incertidumbre ha de referirse a las situaciones individuales y no al conjunto. Dos jugadores que apuestan a cara o sello en la moneda, tienen incertidumbre individual en cuanto al resultado, pero alguno de ellos ganará la apuesta.

Pérdida económica. Desde el punto de vista del Seguro, el riesgo implica necesariamente la posibilidad de una pérdida económica o un gasto imprevisto. Los riesgos de consecuencias puramente morales o políticos, quedan, por tanto, excluidos de esta definición.

Por lo mismo, tampoco es necesario que el suceso signifique precisamente un hecho doloroso o indeseable. La sobrevivencia, el nacimiento de un hijo, la coronación de una carrera profesional, son riesgos tan válidos como la muerte, los accidentes de tráfico o los terremotos.

b) Clasificación de los riesgos: Los riesgos se clasifican de acuerdo a los siguientes parámetros:

De acuerdo a sus consecuencias económicas

- Riesgos especulativos
- Riesgos puros

De acuerdo a su origen

- Riesgos fundamentales
- Riesgos particulares

De acuerdo a su análisis

- Riesgos objetivos
- Riesgos subjetivos

De acuerdo a su comportamiento en el campo

- Riesgos estáticos
- Riesgos dinámicos

1) Riesgos Especulativos: Son aquellos riesgos donde existe la probabilidad tanto de ganar o perder. Por estar identificados directamente con la probabilidad, éstos riesgos no son asegurables y son tratados normalmente con las técnicas comerciales, por ejemplo no son asegurables las apuestas o juegos como también la especulación comercial, donde el empresario invierte un capital con el objetivo de obtener ganancias que están sujetos al

comportamiento del mercado, por los cuales puede también sufrir grandes pérdidas.

- 2) **Riesgos Puros:** Los riesgos puros están directamente relacionados con la posibilidad de sufrir pérdidas que por la cobertura del seguro pueden recuperarse hasta una situación similar hasta antes de que el riesgo se convierta en siniestro. Ejemplo: El propietario de una aeronave está expuesto a varios riesgos en el aire como en tierra, y éstas pueden ser colisiones, aterrizajes forzosos, robo, incendio, etc. De no producirse estos hechos, el propietario no obtendría ningún beneficio, son riesgos asegurables.
- 3) **Riesgos fundamentales:** Son aquellos que tienen su origen en consecuencias o actos imponderables produciendo grandes pérdidas, por ejemplo dentro de éstos riesgos están considerados los huracanes, terremotos, inundaciones, guerras, inflación, etc. Generalmente éstos riesgos por su gran magnitud no son asumidos por las compañías aseguradoras privadas, sino que compañías aseguradoras estatales, cubren éstos riesgos. Ejemplo: Los Estados Unidos, aseguran éstos riesgos.
- 4) **Riesgos Particulares:** Estos riesgos también generan grandes pérdidas, pero son asegurables, son producidos por hechos individuales producto de negligencia, robo, falta de idoneidad, etc.. Estos riesgos son asumidos por empresas de seguro privado, ya que técnicamente se puede predecir su ocurrencia.
- 5) **Riesgos Objetivos:** Son riesgos asegurables y tienen como trasfondo u origen un análisis estadístico, sin tomar en cuenta la apreciación de distintas unidades personales. El ejemplo más particular se refiere a la muerte de una persona.

- 6) **Riesgos Subjetivos:** Por su naturaleza, éstos riesgos no son asegurables, ya que para cada individuo de acuerdo a su actitud o estado, existe una incertidumbre psicológica.
- 7) **Riesgos Estáticos:** Estos riesgos son asegurables y son considerados estáticos ya que en función de tiempo y ocurrencia no sufren variación o su fluctuación es mínima.
- 8) **Riesgo Dinámico:** Riesgos igualmente asegurables y a diferencia del riesgo estático, éstos son los que presentan grandes fluctuaciones en la probabilidad de que ocurran.

c) Tratamiento de los riesgos ⁷

- 1) **La asunción del riesgo:** Este es un tratamiento o manera de llevar los riesgos, es aquí donde el individuo conscientemente o inconscientemente al no asegurar un determinado riesgo lo toma por decisión propia bajo un criterio subjetivo que generalmente no es una buena alternativa.
El empleo de actividades de prevención de pérdidas, si bien al poner en práctica éstas actividades puede atenuar la ocurrencia de un siniestro la posibilidad de que ocurra el mismo siempre estará presente.
- 2) **La eliminación del riesgo:** Por más que se quieran eliminar todas las posibilidades de que ocurran los riesgos, éstos estarán siempre presentes y no podemos eliminarlos al no hacer nada o tener ninguna actividad.
- 3) **La sesión o transferencia del riesgo:** Este tratamiento no es recomendado, ya que al ceder o transferir el riesgo a otra persona no es eliminado y aún persiste.

a Gabriel, Contabilidad de Seguros, Educación y Cultura, Bolivia 1994, Pág. 76

4) La combinación de objetos afectados al riesgo: El tratamiento del riesgo mediante la combinación de objetivos afectados al riesgo, es la más conveniente o adecuada, ya que al agrupar y combinar bienes o personas con riesgos homogéneos y aplicando la ley de probabilidades, se podrá de una manera más eficiente determinar la probabilidad de que un riesgo se transforme en siniestro.

5) El autoseguro: El tratamiento del riesgo mediante seguro permite afrontar por la acumulación de recursos suficientes la ocurrencia de riesgos en un tiempo determinado, el autoseguro se basa también en un estudio estadístico que determina las pérdidas económicas y su frecuencia.

2. LA PRIMA.- Al igual que para adquirir un bien necesitamos pagar un precio, para poder acceder a una cobertura de seguro para un determinado riesgo, debemos pagar un precio, conocido con el nombre de prima.

La prima no es un valor tomado arbitrariamente, sino que está determinada por los costos de producción, administración y tratándose de un seguro privado por la utilidad, la que siempre busca obtener el empresario.

a) Elementos que componen la prima.-⁸ Los elementos que componen la prima son los siguientes:

- 1) El valor del riesgo,** denominado también prima pura o costo siniestral.
- 2) Los costos de producción,** (Comisiones de intermediarios, gastos de emisión, etc.) y de administración del seguro (Salarios, alquileres, etc.); y
- 3) La utilidad esperada.**

b) Otros factores, asimismo, existen otros factores que intervienen en la fijación de la prima como ser “el riesgo que es un fenómeno complejo y está en función

⁸ Arze José, Elementos Básicos del Seguro, SNSR, Bolivia 1994, Pág. 23

de múltiples variables. El asegurador tiene la opción de **investigar** el riesgo y analizar los factores que lo afectan. De este análisis surge la determinación final de la prima, en la cual intervienen básicamente tres clases de factores: los relacionados con el riesgo mismo, la extensión de las coberturas y el tiempo de duración el contrato”.⁹

El tratamiento de la prima a través del Código de Comercio es el siguiente:

Artículo 1015 Código de Comercio – Obligación de pagar la prima

Artículo 1016 Código de Comercio – Presunción de prima anual

Artículo 1017 Código de Comercio - Exigibilidad de la prima

Artículo 1018 Código de Comercio - Si el pago de la prima es parcial se presume el otorgamiento de crédito por el saldo.

3. LA INDEMNIZACIÓN.- La indemnización es el pago que hace efectivo el asegurador al asegurado como consecuencia de la ocurrencia del siniestro.

Por el carácter del seguro, éste es de restitución y no de fuente de lucro. De esto se deduce que el asegurador debe restituir al asegurado a su situación patrimonial, inmediatamente anterior al momento del siniestro.

Para la restitución del patrimonio del asegurado, a través de la indemnización, el asegurador tiene tres opciones:

- Reparación del bien siniestrado
- Reemplazo del bien siniestrado por otro similar

⁹ Arze José, Elementos Básicos del Seguro, SNSR, Bolivia 1994, Pág. 25

- Entrega al asegurado de un monto de dinero que equivale a la pérdida sufrida por el siniestro.

E. LAS FUNCIONES DEL SEGURO.- El desarrollo de la actividad aseguradora, produce servicios y referente a sus funciones, el seguro tiene una doble función; por una parte ofrece un servicio y por la otra se constituye en una institución financiera captadora de ingresos de las unidades familiares y de las unidades empresariales (públicas y privadas), para dirigir las a la inversión. Por esta razón participa activamente del mecanismo ahorro-inversión”.

F. CARACTERISTICAS DEL SEGURO.- Es preciso describir las características del seguro que según Heinz Fischer son las siguientes:

1. **Economía.** El Seguro como institución económica, está fundada sobre un sistema económico social y opera de una manera colectiva y planificada frente a los distintos riesgos cubiertos que en el caso de ocurrencia, existiendo pérdida económica, éstas son compensadas por los aportes de los demás miembros.

Las otras incidencias económicas del seguro serán incluidas en próximos acápite.

2. **Mutualidad.** Esta característica describe el apoyo mutuo que un determinado grupo de personas con riesgos similares, se brinda en caso de sufrir un siniestro, esto se refleja en la pérdida sustituida por la prima. (Repartir las pérdidas de unos cuantos entre muchos).
3. **La Necesidad.** Dentro de la actividad humana a través de la historia, siempre se ha notado el deseo de satisfacer sus necesidades tanto físicas como psicológicas. Tiene su incidencia en la conducta del individuo.

El seguro surge en base a la necesidad por la existencia de riesgos e incertidumbres que son eventualidades que para los hombres pueden ser éstas buenas o malas.

Esta necesidad como menciona el Lic. Vela en su libro “Contabilidad de Seguros”, se traduce en un interés económico que se debe precautelar a través de la Institución de Seguro.

4. **La Causalidad.** Los hechos que producen daños a bienes o personas deben tener el carácter de casual o inesperado. De esta manera todo siniestro producto de la eventualidad, será considerado dentro la institución del seguro.
5. **La Tasabilidad.** La pérdida probable o la ocurrencia de un evento para ser asegurado debe ser tasable en dinero. Consecuentemente los importes por los diferentes riesgos son determinados por la probabilidad de que ocurran.
6. **La Analogía del Peligro.** La homogeneidad en lo cualitativo como cuantitativo es requisito indispensable para establecer el volumen y valor de los riesgos.

En este contexto la Póliza que describe en su contenido las condiciones o riesgos cubiertos, influyen de una manera determinante.

7. **La Generalidad o Globalidad.** Para ser considerado como “seguro” una institución tiene la necesidad de reunir todas y cada una de las características señaladas precedentemente, caso contrario sólo será como una similar al seguro, pero no como institución de Seguro.

II. SISTEMAS REGULADORES DE LA ACTIVIDAD ASEGURADORA.- El sistema regulador de la actividad aseguradora está establecido por la delegación que efectúa el Estado, a través del Ministerio de Hacienda, a la Superintendencia de Pensiones Valores y Seguros que fue creada el 15 de junio de 1998, para que supervise, controle y fiscalice

el mercado asegurador en base a disposiciones legales vigentes y en particular al Código de Comercio, Ley de Seguro, Reglamentaciones y Normas de la propia Superintendencia y las bases técnicas que correspondan.

A. SUPERINTENDENCIA DE PENSIONES VALORES Y SEGUROS.

1. FUNCIONES Y OBJETIVOS.¹⁰ La Superintendencia de Pensiones Valores y Seguros, como órgano que fiscaliza y controla las personas, entidades y actividades del sector de seguros de la República, tiene los siguientes objetivos:

- a) Velar por la seguridad, solvencia y liquidez de las entidades aseguradoras, reaseguradoras, entidades de pre-pago, intermediarios y auxiliares del seguro.
- b) Informar periódicamente a la opinión pública sobre las actividades del sector y de la propia Superintendencia.
- c) Proteger a los asegurados, tomadores y beneficiarios de seguros.
- d) Velar por la publicidad adecuada y la transparencia de las operaciones en el mercado de seguros.
- e) Cumplir y hacer cumplir la presente Ley y sus reglamentos, asegurando la correcta aplicación de sus principios, políticas y objetivos.

B. LEY DE SEGUROS DE LA REPUBLICA DE BOLIVIA.- En fecha 25 de junio de 1998 fue promulgada la Ley de Seguros de la República de Bolivia designada con el No. 1883, como instrumento que regula y norma la actividad aseguradora y reaseguradora a nivel nacional, la misma abroga el Decreto Ley 15516 de fecha 2 de junio de 1978.

1. OBJETIVOS.- Dentro los objetivos principales de esta nueva ley tenemos los siguientes:

¹⁰ Ley de Seguros, Artículo 41

- Regular las condiciones necesarias definiendo dos tipos de Compañías: de Seguros Generales y de Seguros de Personas.
- Exigir el aumento del patrimonio de las Compañías y el mejoramiento de sus márgenes de solvencia.
- Determinar el monto mínimo para establecer una Compañía de seguros (750.000,00 Derechos Especiales de Giro-DEG aproximadamente un millón de dólares en julio de 1998).
- Determinar cuales son los derechos y deberes de las entidades aseguradoras. En este marco la Ley establece la obligatoriedad del Seguro de Accidentes contra terceros.
- Obligatoriedad de todos los propietarios de vehículos, públicos y privados a contar con un seguro para accidentes contra terceros SOAT. Este seguro dará cobertura en accidentes para gastos médicos, indemnización por muerte o incapacidad permanente. El capital asegurado para estas eventualidades es de 2.300 DEGs (aproximadamente tres mil dólares americanos en julio de 1998 por persona).

2. ESTRUCTURA DE LA LEY DE SEGUROS No.1883 DEL 25 DE JUNIO DE 1998. Para tener un mejor panorama referente al contenido, se describirá la estructura de la presente Ley de Seguros.

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I

AMBITO DE APLICACIÓN: A la asunción de riesgos, prohibiciones, obligaciones y definiciones de los términos empleados en seguros, incluyendo sus modalidades.

TITULO II

DE LA ACTIVIDAD ASEGURADORA

CAPITULO I

ENTIDADES ASEGURADORAS Y REASEGURADORAS: Comprende disposiciones generales referente a los requisitos para la constitución de entidades aseguradoras,

obligaciones, actividades permitidas y prohibiciones para entidades aseguradoras y reaseguradoras.

CAPITULO II

DE LOS INTERMEDIARIOS DEL SEGURO Y DEL REASEGURO: Estableciendo claramente las funciones de los mismos y delimitando sus obligaciones.

CAPITULO III

DE LOS AUXILIARES DEL SEGURO: Diferenciando de las actividades de los intermediarios de seguro.

CAPITULO IV

DE LAS ENTIDADES DE PREPAGO: Las mismas que deberán ser autorizadas para su funcionamiento.

TITULO III

DE LOS REQUERIMIENTOS DE SOLVENCIA ECONOMICA FINANCIERA

CAPITULO I

DEL PATRIMONIO Y MARGENES DE SOLVENCIA: Estableciendo capitales mínimos, reservas técnicas y fondo de garantía.

CAPITULO II

DEL REGIMEN DE INVERSIONES: Los permitidos por Ley, estableciendo límites.

TITULO IV

DE LOS SEGUROS OBLIGATORIOS

CAPITULO UNICO: Destinado al establecimiento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

TITULO V

DE LA PROTECCION DE LOS ASEGURADOS, TOMADORES Y BENEFICIARIOS
DEL SEGURO

CAPITULO UNICO: Obligación de brindar protección jurídica a los asegurados.

TITULO VI

DEL CONTROL Y FISCALIZACION

CAPITULO I

SUPERINTENDENCIA DE PENSIONES VALORES Y SEGUROS: Estableciendo funciones y objetivos así como atribuciones sobre corredores de seguro y reaseguro.

CAPITULO II

REGULARIZACION DE ENTIDADES ASEGURADORAS Y REASEGURADORAS. PROCEDIMIENTOS Y RECURSOS: Tomando medidas precautorias en casos de liquidación, intervención y disolución de Empresas aseguradoras. Asimismo, la Superintendencia tiene la competencia para sancionar infracciones cometidas por cualquier entidad aseguradora.

TITULO VII

DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS: Cabe mencionar que las indemnizaciones por seguro de vida no pagan impuestos.

III. ANALISIS MACROECONOMICO DEL SEGURO.- En economía, el seguro es considerado, como una industria sin chimeneas al igual que desde hace tiempo atrás es calificado el turismo que genera grandes recursos económicos por su adecuada explotación.

Cualquier análisis económico y social sobre el seguro, debe tomar en cuenta los riesgos y peligros que amenazan la vida del hombre, de sus organizaciones y sistemas económicos sociales, más aún tomando en cuenta que en caso de ocurrir un determinado siniestro no previsto, las consecuencias afectarían en gran medida el aparato productivo de la economía. De ahí el análisis que “la influencia del seguro en la Economía, además de su efecto en facilitar la producción , ayuda al desenvolvimiento de las actividades del transporte, ya sea por mar , por rio, por carretera y colabora en la anti-inflación en el respectivo mercado debido a que con la compensación del Seguro las industrias destruidas por un evento asegurado, en términos generales, vuelven rápidamente a la producción de los artículos respectivos”.¹¹

Consecuentemente todo bien económico que posea un interés asegurable es pasible a ser asegurado, porque a través del mismo se genera la actividad productiva , sea esta de carácter industrial , agrícola, transportes y comercial.

¹¹ Vela Quiroga, Contabilidad de Seguros, Educación y Cultura, Bolivia 1994, Pág. 12

A. FUNCIONES MACROECONÓMICAS DEL SEGURO.- En referencia a las pérdidas económicas, producto de un siniestro, estas son asumidas por el seguro a nivel nacional e internacional a través del reaseguro, además cumple las siguientes funciones:

Produce y vende confianza y seguridad: Las compañías de seguro por una prima asumen los riesgos que amenazan el desarrollo de la economía en el proceso de producción circulación y consumo, proveyendo de esta manera confianza y seguridad.

Cubre los costos de reposición de bienes destruidos por siniestros. En caso de ocurrir un siniestro de un bien asegurado el seguro cubre e indemniza todos los costos de reposición.

Canaliza una parte importante de ahorro nacional a las inversiones. Parte del ahorro nacional son las primas que el asegurado paga al asegurador por las distintas coberturas de seguro y estas primas son canalizadas a las inversiones.

El seguro aumenta la productividad económica. Por la asunción de riesgos por parte del seguro, la productividad económica se incrementa debido a la eliminación de la incertidumbre y provisión de confianza y seguridad. En caso de ocurrir una eventualidad dentro las fuerzas productivas de la economía es el seguro quien repone y mantiene estas fuerzas.

Tiende a atenuar o eliminar los efectos de los ciclos económicos por la creación de excedentes económicos el seguro permite disminuir los efectos de los ciclos económicos, uno de los factores anticíclicos más importantes es el seguro de desempleo que en su aplicación mantiene un nivel aceptable de bienes de consumo.

El seguro como factor anti-inflacionario. Para evitar en parte procesos inflacionarios el seguro hace que una parte de la renta o ingresos adicionales no fluya a la esfera del consumo sino a la de las inversiones colaborando así con la estabilidad monetaria.

B. FUNCIONES MICROECONOMICAS DEL SEGURO.- El seguro elimina las pérdidas económicas individuales ocasionadas por la inseguridad.

Aceptación de riesgos por el seguro para personas. El asegurado a cambio de una prima traspasa los riesgos determinados de su economía a la economía del asegurador

Reducción de fondos de reserva. Si un individuo no desea la cobertura de ningún seguro esta obligado a establecer un fondo de reserva que necesariamente debe ser considerable con el propósito de hacer frente a un posible siniestro en cambio si se contrata la cobertura no será necesario un fondo de reserva.

Liberación de reservas monetarias con fines de inversión. Cuando se recurre al seguro que acumula reservas monetarias debido a eventualidades se da lugar a la figura de inversión.

Disponibilidad de capital de inversión a bajo costo. Por efecto de la actividad aseguradora se permite una mayor disponibilidad de fondos a favor del mercado financiero permitiendo que el costo financiero sea mas bajo.

El empresario y las personas naturales son merecedoras de mayor confianza. Al contar con un seguro estas personas pueden obtener más fácilmente créditos y condiciones favorables sólo por tener un seguro.

Las aseguradoras introducen actividades de prevención de pérdidas. Por acción directa de las compañías de seguro se establecen actividades de prevención de

accidentes que beneficiarán de acuerdo a su aplicación a las unidades económicas individuales y familiares.

C. COSTO DEL SEGURO Y LA UTILIDAD MARGINAL DEL DINERO.-

Haciendo una comparación o diferencia entre el costo cierto del seguro y la incertidumbre de la pérdida, la Empresa evaluará ambas alternativas a la luz del rendimiento o beneficio marginal que le proporcionará cada peso gastado o ahorrado.

La teoría del dinero bajo la ley de la utilidad marginal menciona lo siguiente: Cada unidad monetaria adicional que gana una Empresa le proporcionará un beneficio menor.

En caso de un siniestro y riesgo no asegurado los pesos representados por la pérdida tiene una utilidad marginal mayor. En este análisis entra como factor determinante la decisión del tomador del seguro que analiza en primer lugar el costo cierto del seguro y en segundo lugar la incertidumbre de la pérdida como producto de un siniestro por comparación.

En efecto, la Empresa que invierte una unidad adicional de dinero para alcanzar mayor beneficio, este beneficio resulta que no es igual a los anteriores.

En el caso específico de un riesgo no asegurado los recursos económicos representados por la pérdida tendrán una utilidad marginal mayor que los pesos adicionales de la ganancia corriente, comparando costos tendremos que los costos de reposición por un riesgo no asegurado que haya sufrido un siniestro, siempre serán mayores al costo de la prima.

Utilidad Marginal de la pérdida de x pesos es mayor que la Utilidad Marginal de la prima y , entonces se puede establecer la siguiente relación:

Un índice que permita cuantificar el beneficio del seguro $x/y=q$

U Mg o quantum de relación entre la pérdida (siniestro) y el costo del seguro (prima).

Analíticamente existen dos posiciones:

La primera: No contratar un seguro porque un siniestro puede o no ocurrir y de esta manera disminuimos significativamente los costes incrementando utilidades finales.

La segunda: Al contratar un seguro sabemos que los costes traducidos en prima se constituyen en pérdidas de Utilidad Marginal a cambio de brindar seguridad y confianza proveyendo así mayor efectividad en la producción.¹²

D. LA PRIMA DESDE EL PUNTO DE VISTA ECONÓMICO.- La incertidumbre de la pérdida, es una constante amenaza, el asegurado prefiere cambiar esa incertidumbre por un costo cierto, tal costo es la prima de seguro.

La prima de seguro es el costo por adquirir un servicio, es el monto que el tomador del seguro está obligado a cancelar según sea el caso o acuerdo contractual, la misma se puede hacer efectiva mensualmente o anualmente, y la cobertura estará vigente mientras el usuario o cliente lo desee.

Por la existencia del riesgo y la amenaza de su ocurrencia, la prima se constituye en el costo cierto que asume esta eventualidad (siniestro que pueda tener lugar). Se define como un costo cierto que según sea el caso puede incluirse como un costo fijo.

Asimismo, la prima de seguro tiene un carácter subjetivo, porque brinda al tomador del seguro mayor confianza y seguridad al no preocuparse por las eventualidades que pueden suceder, concentrándose así en canalizar sus esfuerzos y recursos con mayor eficiencia a la consecución de sus objetivos.

¹² Baudoin Carlos, El Seguro obligatorio de Responsabilidad Civil en el Ramo de Automotores, Tesis de Grado, 1980, pág. 14

IVANALISIS DEL MERCADO DE SEGUROS.- Este mercado tiene un carácter internacional por la concurrencia de compañías de reaseguros extranjeras, por su naturaleza, a nivel mundial, alcanza niveles de crecimiento muy considerables por el gran movimiento financiero que generan.

De igual manera, es preciso establecer la diferencia entre el mercado de productos físicos y el mercado financiero de seguros, el primero efectúa una prestación inmediata de bienes y servicios, no así el último que requiere de un periodo de tiempo intermedio entre el pago por parte del cliente y la prestación del servicio por parte de la compañía aseguradora.

A este mercado como a cualquier otro concurren tanto ofertantes como demandantes que participan en la compra y venta de seguros, el vendedor en esta operación entrega una póliza con la cual se compromete a cubrir un determinado riesgo y el comprador cancela según el convenio una prima por la cual se beneficiará con la reposición del bien siniestrado, en caso de ocurrir un siniestro con pérdida económica.

Este mercado por su carácter internacional puede establecerse en cualquier país siempre que cumpla la legislación local.

A. OFERTA DE SEGUROS.- La oferta de seguros esta constituida por las empresas aseguradoras, intermediarios de seguros y auxiliares de seguros.

La oferta puede definirse de acuerdo a distintas características propias de cada país de ésta manera, puede ser libre, restringida o monopólica. En países como Uruguay, Costa Rica, existe un monopolio por parte del Estado; en Francia así como en otros países Europeos existen empresas privadas y estatales. En nuestro país la gestión de seguros lo asume el sector privado de la economía.

B. DEMANDA DE SEGUROS.- La demanda de seguros esta constituida por el Estado, unidades familiares y empresariales quienes requieren el seguro para cubrir distintos riesgos a los cuales están expuestos.

C. EL MERCADO NACIONAL DE SEGUROS.- El mercado de seguros privados en Bolivia es relativamente pequeño y en su evolución ha vivido ciclos críticos debido a varios factores como ser:

- La crisis económica mundial y nacional que afectó al mercado produciendo una disminución considerable en los negocios de seguros.
- Falta de control y fiscalización Estatal.
- Comportamiento irracional y poco profesional de las compañías aseguradoras.
- Reducida demanda nacional.
- Falta de concientización de la necesidad del seguro.

Asimismo, con el propósito de mantener bien informado al mercado, la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros, exige a las Compañías de Seguro varios requisitos para su establecimiento y funcionamiento.

Uno de ellos se refiere a proporcionar datos exactos y verificables sobre la conformación de su capital.

En la siguiente página podemos observar el CUADRO y FIGURA No. 1 que nos muestra, en miles de bolivianos, los montos totales de capital y reservas de capital por Compañía, los mismos que registran por gestiones desde 1994 a 1998 un ligero incremento, con excepción del año 1996 donde se registró una disminución, haciendo un total general por el quinquenio de Bs. 694.568.600,00 (Seiscientos noventa y cuatro millones quinientos sesenta y ocho mil seiscientos 00/100 bolivianos).

CUADRO No. 1

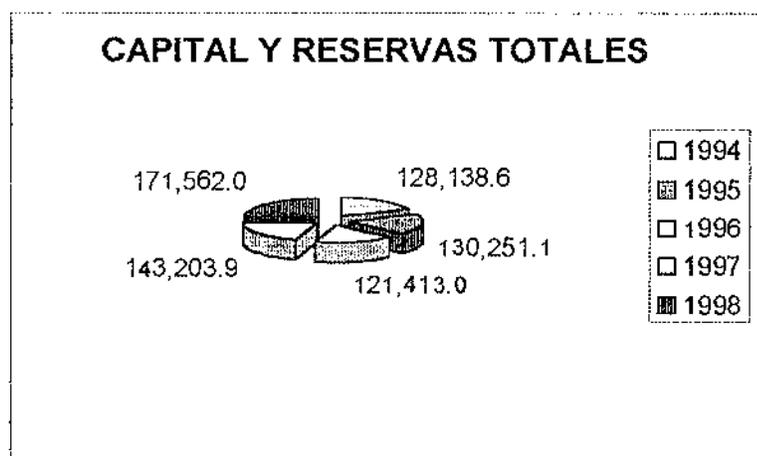
TOTAL DE CAPITAL Y RESERVAS DE CAPITAL DE LAS ENTIDADES ASEGURADORAS
QUINQUENIO 1994-1998

(En miles de bolivianos)

COMPANIAS	GESTION 1994	GESTION 1995	GESTION 1996	GESTION 1997	GESTION 1998	TOTAL GENERAL
ALIANZA	6,804.40	6,491.50	6,861.50	7,627.50	8,764.00	36,548.90
ARGOS	4,558.10					4,558.10
ASEGURANZA					3,087.00	3,087.00
BISA	7,753.90	6,817.50	10,945.80	18,879.50	26,844.00	71,240.70
BOLIVAR	7,486.80	5,616.30	4,012.00	6,780.70	4,935.00	28,830.80
BOLIVIANA CIACRUZ	26,977.30	23,739.30	32,701.90	34,581.30	37,515.00	155,514.80
CIDESA (ADRIATICA)	6,377.10	6,583.50	6,357.60	6,907.80	7,795.00	34,021.00
CREDINFORM	10,171.80	11,017.80	11,834.90	10,888.30	11,393.00	55,305.80
DELTA	2,618.60	5,354.80	5,220.70	4,822.00	3,502.00	21,518.10
LA FENIX BOLIVIANA	27,605.00	30,641.30	2,105.70	2,950.50	3,119.00	66,421.50
ILLIMANI	9,019.80	9,643.70	10,942.80	12,250.20	14,215.00	56,071.50
INTERNATIONAL HEALTH					1,174.00	1,174.00
NACIONAL	5,933.10	7,551.20	8,694.30	11,467.20	13,851.00	47,496.60
PANAMERICANA	1,301.80	1,602.70	1,631.70	3,110.90		7,647.10
UNICRUZ	5,959.00	5,373.80	8,284.90	10,216.60	13,708.00	43,542.30
UNION	(1,665.40)					(1,665.40)
LA VITALICIA					7,615.00	7,615.00
CRUCEÑA	2,751.90	4,326.90	5,861.50	3,964.50	4,074.00	20,978.80
24 DE SEPTIEMBRE	1,954.20	2,227.00	2,772.10	3,401.70	5,155.00	15,510.00
LA ECONOMICA	996.50	1,742.60	2,079.30	2,112.50	2,293.00	9,223.90
FENACRE	1,534.70	1,521.20	1,106.30	1,179.20	568.00	5,909.40
SANTA CRUZ				2,063.50	1,955.00	4,018.50
TOTAL	128,138.60	130,251.10	121,413.00	143,203.90	171,562.00	694,568.60

Fuente: Memorias 1994-1998 SPVS
Elaboración propia

FIGURA No.1



Con la aplicación de la nueva Ley de Seguros la gestión de las entidades aseguradoras ha logrado algunas mejoras como ser:

- La gestión interna de las entidades aseguradoras reducen el excesivo crédito por el cobro de primas.
- Han logrado la ampliación en criterios técnicos, especializándose en el manejo de cuentas.
- Para mejorar los servicios se están fusionando empresas.
- Para captar nuevos recursos se están poniendo a la venta acciones de las distintas Compañías.
- La canalización de inversiones está registrando un leve crecimiento.

Referente a las inversiones que fueron realizadas por las Compañías de Seguro en el quinquenio 1994 al 1998, el CUADRO No. 2 nos muestra que a partir del año 1996 estas inversiones registran un crecimiento alcanzando a Bs. 226.228.000,00 en 1998 y un total en el período de Bs. 748.060.600,00. La Compañía que más inversiones realizó en el quinquenio mencionado, fue La Boliviana Ciacruz con Bs. 168.663.200,00 que representa el 22,55% del total de inversiones seguida por Bisa con 114.145.700,00 equivalente al 15,26%.

El CUADRO No.2-A refleja los rubros en los cuales invirtieron las Compañías de Seguro en la gestión 1998, siendo de preferencia para la mayoría, los Certificados de Depósito haciendo un total de Bs. 93.341.000,00.

Cave mencionar que la Compañía Bisa, fue la que invirtió Bs. 48.285.000,00 en esta gestión, constituyéndose en la primera, seguida por La Boliviana Ciacruz con Bs. 46.262.000,00 representando el 21,34% y 20,45 del total, respectivamente.

CUADRO No. 2

TOTAL DE INVERSIONES REALIZADAS POR LAS COMPAÑIAS DE SEGUROS
 QUINQUENIO 1994-1998
 (En miles de bolivianos)

COMPANIAS	GESTION 1994	GESTION 1995	GESTION 1996	GESTION 1997	GESTION 1998	TOTAL GENERAL
ALIANZA	5,228.30	2,223.80	4,321.10	7,831.90	10,776.00	30,381.10
ARGOS	5,253.20					5,253.20
ASEGURANZA					252.00	252.00
BISA	6,170.90	14,218.30	17,746.40	27,724.10	48,286.00	114,145.70
BOLIVAR	14,362.30	767.10	11,773.60	12,506.60	13,945.00	53,354.60
BOLIVIANA CIACRUZ	47,030.60	29,417.00	26,325.30	19,627.30	46,263.00	168,663.20
CIDESA (ADRIATICA)	5,787.90	5,479.00	6,690.50	8,720.90	10,217.00	36,895.30
CREDINFORM	9,355.20	12,870.20	15,425.70	16,510.10	18,181.00	72,342.20
DELTA	3,297.50	4,901.50	297.70	7,107.30	6,361.00	21,965.00
LA FENIX BOLIVIANA	12,490.60	10,236.40	727.00	523.50	1,966.00	25,943.50
ILLIMANI	11,733.90	13,440.90	15,444.50	18,916.30	19,401.00	78,936.60
INTERNATIONAL HEALTH					150.00	150.00
NACIONAL	6,041.80	2,335.90	1,578.70	2,663.80	11,081.00	23,701.20
PANAMERICANA	1,346.30	2,158.20	1,914.80	1,922.90		7,342.20
UNICRUZ	3,806.00	4,453.50	5,796.50	12,807.40	20,318.00	47,181.40
UNION	3,169.60					3,169.60
LA VITALICIA					6,253.00	6,253.00
CRUCEÑA	3,790.10	4,823.20	6,749.00	3,844.10	4,793.00	23,999.40
24 DE SEPTIEMBRE	1,206.10	1,413.30	1,383.00	2,803.10	3,784.00	10,589.50
LA ECONOMICA	561.60	1,717.30	1,826.80	1,735.90	1,943.00	7,784.60
FENACRE	1,346.80	874.80	254.20		290.00	3,145.80
SANTA CRUZ				4,733.50	1,878.00	6,611.50
TOTAL	141,978.70	111,330.40	118,254.80	150,268.70	226,228.00	748,060.60

Fuente: Memorias 1998 SPVS
 Elaboración propia

FIGURA No. 2



1. Oferta Nacional de Seguros.- La oferta del mercado nacional de seguros, de acuerdo al anuario 1998 de la Superintendencia de Pensiones Valores y Seguros, esta constituida por 19 compañías distribuidas en 14 Compañías de Sociedad Anónima y 5 Cooperativas, como se muestra en el siguiente cuadro.

CUADRO No. 3

OFERTA BOLIVIANA: EMPRESAS DE SEGURO

Al 31 de diciembre de 1998

COMPANIAS	SOCIEDADES ANONIMAS	COOPERATIVAS
ALIANZA	●	
ASEGURANZA	●	
BISA	●	
BOLIVAR	●	
BOLIVIANA CIACRUZ	●	
ADRIATICA	●	
CREDINFORM	●	
DELTA	●	
LA FENIX BOLIVIANA	●	
ILLIMANI	●	
INTERNATIONAL HEALTH	●	
NACIONAL	●	
UNICRUZ	●	
LA VITALICIA	●	
CRUCEÑA		●
24 DE SEPTIEMBRE		●
LA ECONOMICA		●
FENACRE		●
SANTA CRUZ		●
TOTAL 19 COMPANIAS	14	5

Fuente: Memorias 1998 SPVS

Elaboración propia

En la oferta de seguros nacional inciden gravitacionalmente los siguientes factores:

- Competencia, con especialización en los distintos ramos del seguro.
- Diferenciación del producto.
- Costos de funcionamiento.
- Profesionalización en la gestión de seguros.
- Capitales mínimos, fiscalizados por la Superintendencia de Pensiones Valores y Seguros

2. Demanda nacional de Seguros.- La demanda nacional esta constituida por las entidades Estatales, entidades Mixtas, empresas privadas y personas individuales.

Aunque no se cuentan con datos estadísticos precisos, extraoficialmente alrededor del 50 % de la demanda lo constituyen las empresas Estatales y Mixtas.

Analizando primas y siniestros directos por ramos tenemos un índice de siniestralidad que alcanza al 47.65% en ambos ramos, seguros generales y de personas, como se demuestra en el CUADRO No.4, tomando como bases del análisis las gestiones 1990 a 1998.

El total acumulado del ramo de Seguros Generales y Fianza alcanza a 46,96% de siniestralidad y en el ramo de Seguro de Personas este índice llegó al 50,55%

En los CUADROS 5 al 13 se muestran los Indices de Siniestralidad desglosados por año, tomando en cuenta los valores de las Primas y Siniestros Directos por ramos los mismos que fueron discriminados en Seguros Generales y Fianza por un lado y Seguros de Personas por el otro.

CUADRO No. 4

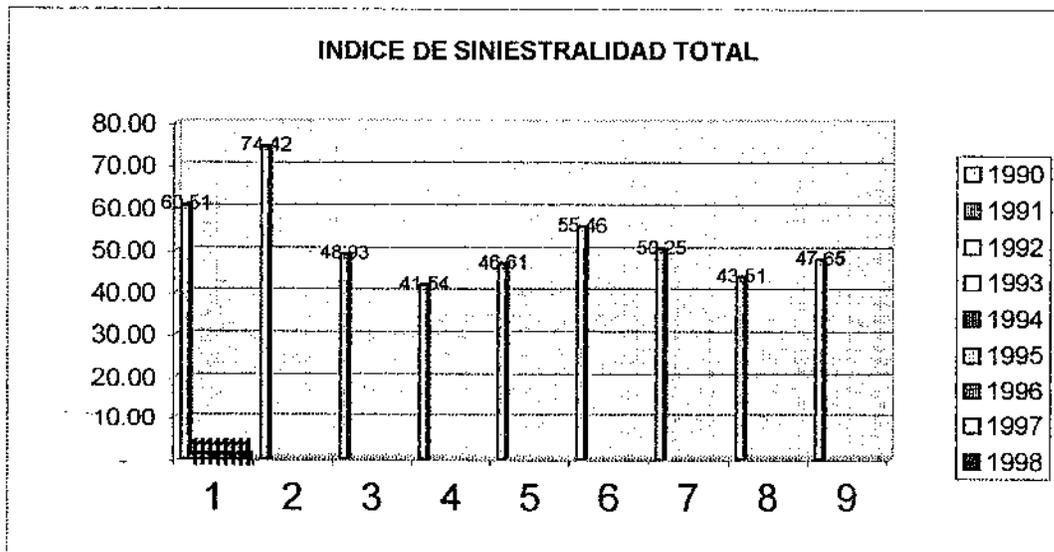
INDICE DE SINIESTRALIDAD TOTAL POR RAMOS DE SEGURO, GESTIONES 1990 - 1998
(En porcentajes)

RAMOS DE SEGURO	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Incendio y aliados	37.02	77.29	21.91	21.57	22.20	28.16	30.59	28.25	47.62
Robo	24.40	43.18	42.45	51.34	44.86	52.90	144.07	136.35	128.90
Marítimo y transporte	59.87	51.84	46.51	38.82	31.10	41.81	21.78	32.76	39.51
Nave o embarcaciones			36.71	58.32	194.69	12.69	19.06	0.02	27.51
Automotores	63.77	63.48	69.14	77.88	79.24	80.59	67.76	55.10	52.97
Aeronavegación	140.86	160.67	28.22	24.33	25.08	61.17	147.95	33.85	29.23
Ramos técnicos	90.31	48.03	115.50	34.15	46.74	41.26	28.42	22.87	46.10
Responsabilidad Civil	10.00	6.06	24.39	40.58	10.20	8.99	10.02	34.15	21.58
Misc. y riesgos varios	42.71	62.89	20.62	9.01	11.97	33.84	29.95	57.72	35.41
Fidelidad y Fianzas	18.90	28.18	18.51	19.35	3.01	107.80	18.78	71.54	122.57
Otros					61.06		375.92		4.89
SEG.GRALES. Y FIANZA	61.06	76.17	49.25	40.83	42.52	55.15	50.44	43.74	46.96
Vida individual	107.05	151.97	8.12	6.81	2.93	(0.59)	43.21	9.66	126.99
Vida en grupo	8.46	29.26	25.32	29.53	34.64	52.29	28.46	55.20	43.70
Accidentes Personales	54.11	58.85	44.10	35.58	33.55	59.28	46.61	39.79	55.86
Defunción	21.52	26.19	25.23	37.92	49.12	31.12	57.44	41.26	50.95
Asistencia Médica	71.94	75.08	69.23	65.78	133.51	79.34	91.18	56.14	54.27
Accid.y otros Benef.adic.	-	-	-	74.83	-	-	-	-	-
Desgravamen Hipot.	-	-	28.82	19.96	54.89	9.45	24.04	42.20	27.66
Rentas	-	-	-	-	-	66.48	3.85	2.19	8.72
SEGURO DE PERSONA	56.45	59.73	46.42	47.68	72.08	57.44	49.29	42.32	50.55
TOTAL GENERAL	60.51	74.42	48.93	41.54	46.61	55.46	50.25	43.51	47.55

Fuente: Memorias anuales S.P.V.S.

FIGURA No. 3

Elaboración propia



CUADRO No. 5

PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS
(En miles de bolivianos corrientes y porcentajes)
GESTION 1990

RAMOS DE SEGURO	PRIMAS DIRECTAS		SINIESTROS DIRECTOS		INDICE DE SINIESTRALIDAD
	Valor	%	Valor	%	(En porcentaje)
Incendio y aliados	15,785.00	18.09	5,844.00	11.07	37.02
Robo	418.00	0.48	102.00	0.19	24.40
Marítimo y transporte	7,772.00	8.91	4,653.00	8.81	59.87
Nave o embarcaciones	-	-	-	-	-
Automotores	30,415.00	34.86	19,395.00	36.73	63.77
Aeronavegación	4,481.00	5.14	6,312.00	11.95	140.86
Ramos técnicos	6,323.00	7.25	5,710.00	10.81	90.31
Responsabilidad Civil	980.00	1.12	98.00	0.19	10.00
Misc. y riesgos varios	3,222.00	3.69	1,376.00	2.61	42.71
Fidelidad y Fianzas	1,698.00	1.95	321.00	0.61	18.90
Otros	-	-	-	-	-
SEG.GRALES. Y FIANZAS	71,094.00	81.48	43,811.00	82.98	61.62
Vida individual	638.00	0.73	683.00	1.29	107.05
Vida en grupo	1,855.00	2.13	157.00	0.30	8.46
Accidentes Personales	5,783.00	6.63	3,129.00	5.93	54.11
Defunción	1,244.00	1.43	269.00	0.51	21.62
Asistencia Médica	6,601.00	7.57	4,749.00	8.99	71.94
Accid.y otros Benef.adic.	3.00	0.00	-	-	-
Desgravamen Hipot.	36.00	0.04	-	-	-
Rentas	-	-	-	-	-
SEGURO DE PERSONAS	16,160.00	18.52	8,987.00	17.02	55.61
TOTAL GENERAL	87,254.00	100	52,798.00	100	60.51

CUADRO No. 6

PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS
(En miles de bolivianos corrientes y porcentajes)
GESTION 1991

RAMOS DE SEGURO	PRIMAS DIRECTAS		SINIESTROS DIRECTOS		INDICE DE SINIESTRALIDAD
	Valor	%	Valor	%	(En porcentaje)
Incendio y aliados	17,548.00	14.78	13,563.00	15.35	77.29
Robo	650.6	0.55	280.9	0.32	43.18
Marítimo y transporte	9,619.80	8.1	4,987.20	5.64	51.84
Nave o embarcaciones	-	-	-	-	-
Automotores	36,651.30	30.86	23,266.30	26.32	63.48
Aeronavegación	16,696.40	14.06	26,826.50	30.35	160.67
Ramos técnicos	8,584.50	7.23	4,123.40	4.67	48.03
Responsabilidad Civil	1,711.30	1.44	103.7	0.12	6.06
Misc. y riesgos varios	4,100.50	3.45	2,578.70	2.92	62.89
Fidelidad y Fianzas	3,609.50	3.04	1,017.20	1.15	28.18
Otros	-	-	-	-	-
SEG.GRALES. Y FIANZAS	106,153.50	89.39	80,855.40	91.48	76.17
Vida individual	420.4	0.35	638.9	0.72	151.97
Vida en grupo	3,460.60	2.91	1,012.60	1.15	29.26
Accidentes Personales	6,981.60	5.88	4,108.50	4.65	58.85
Defunción	1,369.80	1.15	358.7	0.41	26.19
Asistencia Médica	7,348.40	6.19	5,517.00	6.24	75.08
Accid.y otros Benef.adic.	1.8	0	-	-	-
Desgravamen Hipot.	-	-	-	-	-
Rentas	-	-	-	-	-
SEGURO DE PERSONAS	12,601.00	10.61	7,527.20	8.52	59.73
TOTAL GENERAL	118,754.50	100	88,382.60	100	74.42

Fuente: Memorias SPVS
Elaboración propia

CUADRO No. 7

PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS
(En miles de bolivianos corrientes y porcentajes)
GESTION 1992

RAMOS DE SEGURO	PRIMAS DIRECTAS		SINIESTROS DIRECTOS		INDICE DE SINIESTRALIDAD (En porcentaje)
	Valor	%	Valor	%	
Incendio y aliados	18,113.30	11.06	3,968.70	4.95	21.91
Robo	2,100.50	1.28	891.60	1.11	42.45
Marítimo y transporte	13,244.60	8.09	6,160.50	7.69	46.51
Nave o embarcaciones	102.70	0.06	37.70	0.05	36.71
Automotores	47,612.60	29.08	32,921.30	41.09	69.14
Aeronavegación	23,169.60	14.15	6,538.00	8.16	26.22
Ramos técnicos	11,048.60	6.75	12,761.10	15.93	115.50
Responsabilidad Civil	1,052.90	0.64	256.80	0.32	24.39
Misc. y riesgos varios	15,990.50	9.77	3,296.80	4.11	20.62
Fidelidad y Fianzas	3,687.50	2.25	682.70	0.85	18.51
Otros	-	-	-	-	-
SEG.GRALES. Y FIANZAS	136,122.80	83.13	67,515.20	84.26	49.60
Vida individual	1,105.80	0.68	89.80	0.11	8.12
Vida en grupo	6,559.60	4.01	1,660.90	2.07	25.32
Accidentes Personales	9,128.30	5.57	4,025.90	5.02	44.10
Defunción	1,429.80	0.87	360.80	0.45	25.23
Asistencia Médica	9,313.20	5.69	6,447.30	8.05	69.23
Accid.y otros Benef.adic.	-	-	-	-	-
Desgravamen Hipot.	80.50	0.05	23.20	0.03	28.82
Rentas	-	-	-	-	-
SEGURO DE PERSONAS	27,617.20	16.87	12,607.90	15.74	45.65
TOTAL GENERAL	163,740.00	100	80,123.10	100	48.93

CUADRO No. 8

PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS
(En miles de bolivianos corrientes y porcentajes)
GESTION 1993

RAMOS DE SEGURO	PRIMAS DIRECTAS		SINIESTROS DIRECTOS		INDICE DE SINIESTRALIDAD (En porcentaje)
	Valor	%	Valor	%	
Incendio y aliados	37,869.00	17.04	8,168.10	8.85	21.57
Robo	959.6	0.43	492.7	0.53	51.34
Marítimo y transporte	16,117.80	7.25	6,257.00	6.78	38.82
Nave o embarcaciones	63.1	0.03	36.8	0.04	58.32
Automotores	57,798.50	26	45,015.20	48.75	77.88
Aeronavegación	33,516.90	15.08	8,154.30	8.83	24.33
Ramos técnicos	17,704.60	7.97	6,046.20	6.55	34.15
Responsabilidad Civil	2,093.20	0.94	849.5	0.92	40.58
Misc. y riesgos varios	17,228.50	7.75	1,551.90	1.68	9.01
Fidelidad y Fianzas	5,357.80	2.41	1,037.00	1.12	19.35
Otros	-	-	-	-	-
SEG.GRALES. Y FIANZAS	199,239.10	89.64	81,354.80	88.11	40.83
Vida individual	1,185.70	0.53	80.7	0.09	6.81
Vida en grupo	6,911.90	3.11	2,040.80	2.21	29.53
Accidentes Personales	10,530.10	4.74	3,746.10	4.06	35.58
Defunción	1,533.40	0.69	581.5	0.63	37.92
Asistencia Médica	12,227.00	5.5	8,043.30	8.71	65.78
Accid.y otros Benef.adic.	-	-	-	-	-
Desgravamen Hipot.	1,172.50	0.53	234	0.25	19.96
Rentas	-	-	-	-	-
SEGURO DE PERSONAS	23,030.50	10.36	10,980.30	11.89	47.68
TOTAL GENERAL	222,269.60	100	92,335.10	100	41.54

Fuente: Memorias SPVS
Elaboración propia

PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS
(En miles de bolivianos corrientes y porcentajes)

GESTION 1994

RAMOS DE SEGUROS	PRIMAS DIRECTAS		SINIESTROS DIRECTOS		INDICE DE SINIESTRALIDAD
	Valor	%	Valor	%	(En porcentaje)
Incendio y aliados	32,671.30	13.04	7,253.50	6.21	22.20
Robo	1,310.40	0.52	587.80	0.50	44.86
Marítimo y transporte	24,390.80	9.73	7,586.40	6.49	31.10
Nave o embarcaciones	201.80	0.08	392.80	0.34	194.65
Automotores	68,658.00	27.40	54,407.30	46.57	79.24
Aeronavegación	30,077.30	12.00	7,543.20	6.46	25.08
Ramos técnicos	17,156.30	6.85	8,018.40	6.86	46.74
Responsabilidad Civil	8,198.70	3.27	835.90	0.72	10.20
Miscelaneos y Riesgos Varios	23,818.70	9.50	2,851.90	2.44	11.97
Fidelidad y Fianzas	5,899.80	2.35	177.70	0.15	3.01
Otros	3,525.90	1.41	2,152.90	1.84	61.06
SEG. GRALES. Y FIANZAS	215,909.00	86.15	91,807.80	78.59	42.52
Vida individual	1,010.80	0.40	29.60	0.03	2.93
Vida en grupo	7,768.10	3.10	2,690.70	2.30	34.64
Accidentes Personales	6,786.70	2.71	2,276.60	1.95	33.55
Defunción	1,342.10	0.54	659.30	0.56	49.12
Asistencia Médica	12,093.30	4.83	16,145.50	13.82	133.51
Accid.y otros Benef.adic.	2,592.20	1.03	1,939.80	1.66	74.83
Desgravamen Hipot.	2,314.60	0.92	1,270.60	1.09	54.90
Rentas	791.70	0.32	-	-	-
SEGURO DE PERSONAS	34,699.50	13.85	25,012.10	21.41	72.08
TOTAL GENERAL	250,608.50	100	116,819.90	100	46.61

Fuente: Memorias SPVS

Elaboración propia

CUADRO No. 10

PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS
(En miles de bolivianos corrientes y porcentajes)
GESTION 1995

RAMOS DE SEGURO	PRIMAS DIRECTAS		SINIESTROS DIRECTOS		INDICE DE SINIESTRALIDAD
	Valor	%	Valor	%	(En porcentaje)
Incendio y Aliados	39,245.60	14.12	11,052.40	7.17	28.16
Robo	2,085.90	0.75	1,103.50	0.72	52.90
Transportes	22,449.90	8.08	9,386.40	6.09	41.81
Nave o Embarcaciones	321.40	0.12	40.80	0.03	12.69
Automotores	81,287.80	29.25	65,506.20	42.51	80.59
Ramos Técnicos	29,503.80	10.62	12,173.40	7.90	41.26
Responsabilidad Civil	5,167.20	1.86	464.30	0.30	8.99
Miscelaneos y Riesgos Varios	23,523.40	8.47	7,960.10	5.17	33.84
Aeronavegación	32,111.60	11.56	19,642.20	12.75	61.17
Fidelidad y Fianzas	5,059.20	1.82	5,453.60	3.54	107.80
Otros	-	-	-	-	-
SEG.GRALES. Y FIANZAS	240,755.80	86.64	132,782.90	86.17	55.15
Vida individual	3,579.30	1.29	(21.10)	(0.01)	(0.59)
Vida en grupo	7,093.70	2.55	3,709.20	2.41	52.29
Accidentes Personales	9,682.40	3.48	5,739.70	3.72	59.28
Defunción	1,558.60	0.56	485.10	0.31	31.12
Asistencia Médica	12,915.90	4.65	10,247.80	6.65	79.34
Desgravamen Hipot.	631.90	0.23	59.70	0.04	9.45
Rentas	1,653.50	0.60	1,099.20	0.71	66.48
SEGURO DE PERSONAS	37,115.30	13.36	21,319.60	13.83	57.44
TOTAL GENERAL	277,871.10	100	154,102.50	100	55.46

CUADRO No. 11

PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS
(En miles de bolivianos corrientes y porcentajes)
GESTION 1996

RAMOS DE SEGURO	PRIMAS DIRECTAS		SINIESTROS DIRECTOS		INDICE DE SINIESTRALIDAD
	Valor	%	Valor	%	(En porcentaje)
Incendio y Aliados	37,524.70	13.67	11,477.10	8.32	30.59
Robo	1,206.40	0.44	1,738.10	1.26	144.07
Transportes	24,386.10	8.88	5,310.50	3.85	21.78
Nave o Embarcaciones	363.1	0.13	69.2	0.05	19.06
Automotores	98,203.10	35.78	66,544.90	48.25	67.76
Ramos Técnicos	24,718.40	9.01	7,024.10	5.09	28.42
Responsabilidad Civil	5,095.30	1.86	510.4	0.37	10.02
Miscelaneos y Riesgos Varios	20,316.40	7.4	6,085.40	4.41	29.95
Aeronavegación	9,333.90	3.4	13,809.80	10.01	147.95
Fidelidad y Fianzas	7,113.90	2.59	1,336.00	0.97	18.78
Otros	381.2	0.14	1,433.00	1.04	375.92
SEG.GRALES. Y FIANZAS	228,842.50	83.3	115,338.50	83.62	50.44
Vida individual	866.2	0.32	374.3	0.27	43.21
Vida en grupo	10,201.00	3.72	2,902.70	2.1	28.46
Accidentes Personales	14,069.40	5.13	6,557.30	4.75	46.61
Defunción	1,358.40	0.49	780.2	0.57	57.44
Asistencia Médica	11,857.50	4.32	10,811.60	7.84	91.18
Desgravamen Hipot.	4,349.50	1.58	1,045.50	0.76	24.04
Rentas	3,135.50	1.14	120.6	0.09	3.85
SEGURO DE PERSONAS	45,837.50	16.7	22,592.20	16.38	49.29
TOTAL GENERAL	274,480.00	100	137,930.70	100	50.25

Fuente: Memorias SPVS
Elaboración propia

CUADRO No. 12

PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS
(En miles de bolivianos corrientes y porcentajes)
GESTION 1997

RAMOS DE SEGUROS	PRIMAS DIRECTAS		SINIESTROS DIRECTOS		INDICE DE SINIESTRALIDAD
	Valor	%	Valor	%	(En porcentaje)
Incendio y Aliados	45,126.10	12.85	12,748.40	8.34	28.25
Robo	1,415.60	0.40	1,930.10	1.26	136.35
Transportes	26,185.90	7.45	8,577.70	5.61	32.76
Nave o Embarcaciones	535.70	0.15	0.10	0.00	0.02
Automotores	121,236.10	34.51	66,798.90	43.70	55.10
Ramos Técnicos	38,137.50	10.86	8,720.80	5.71	22.87
Responsabilidad Civil	10,175.70	2.90	3,474.60	2.27	34.15
Miscelaneos y Riesgos Varios	27,683.40	7.88	15,978.90	10.45	57.72
Aeronavegación	16,799.40	4.78	5,685.90	3.72	33.85
Fidelidad y Fianzas	6,314.50	1.80	4,517.40	2.96	71.54
Otros	-	-	-	-	-
SEG.GRALES. Y FIANZAS	293,609.90	83.58	128,432.80	84.03	43.74
Vida individual	4,932.70	1.40	476.50	0.31	9.66
Vida en grupo	12,270.30	3.49	6,772.90	4.43	55.20
Accidentes Personales	17,807.50	5.07	7,085.10	4.64	39.79
Defunción	1,075.30	0.31	443.70	0.29	41.26
Asistencia Médica	16,131.70	4.59	9,057.00	5.93	56.14
Desgravamen Hipot.	1,146.40	0.33	483.80	0.32	42.20
Rentas	4,322.80	1.23	94.80	0.06	2.19
SEGURO DE PERSONAS	57,686.70	16.42	24,413.80	15.97	42.32
TOTAL GENERAL	351,296.60	100	152,846.60	100	43.51

PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS POR RAMOS
(En miles de bolivianos corrientes y porcentajes)
GESTION 1998

CUADRO No. 13

RAMOS DE SEGUROS	PRIMAS DIRECTAS		SINIESTROS DIRECTOS		INDICE DE SINIESTRALIDAD
	Valor	%	Valor	%	(En porcentaje)
Incendio y Aliados	51,640.00	12.12	24,592.00	12.11	47.62
Robo	1,623.00	0.38	2,092.00	1.03	128.9
Marítimo y Transporte	26,324.00	6.18	10,401.00	5.12	39.51
Nave o Embarcaciones	269	0.06	74	0.04	27.51
Automotores	152,734.00	35.84	80,904.00	39.84	52.97
Ramos Técnicos	42,468.00	9.96	19,584.00	9.64	46.11
Responsabilidad Civil	13,515.00	3.17	2,916.00	1.44	21.58
Miscelaneos y Riesgos Varios	30,988.00	7.27	10,972.00	5.4	35.41
Aeronavegación	17,356.00	4.07	5,074.00	2.5	29.23
TOTAL SEG.GENERALES	336,917.00	79.06	156,609.00	77.11	46.48
Cauciones	2,885.00	0.68	141	0.07	4.89
Fidelidad de empleados	3,727.00	0.87	4,568.00	2.25	122.57
TOTAL SEGURO DE FIANZAS	6,612.00	1.55	4,709.00	2.32	71.22
Vida Individual	3,368.00	0.79	4,277.00	2.11	126.99
Vida en Grupo	20,104.00	4.72	8,785.00	4.33	43.7
Accidentes Personales	17,113.00	4.02	9,559.00	4.71	55.86
Defunción	1,152.00	0.27	587	0.29	50.95
Seg.de Salud o Enfermedad	28,358.00	6.65	15,391.00	7.58	54.27
Desgravamen Hipotecario	10,991.00	2.58	3,040.00	1.5	27.66
Rentas	1,559.00	0.37	136	0.07	8.72
TOTAL SEG. DE PERSONAS	82,645.00	19.39	41,775.00	20.57	50.55
TOTAL GENERAL	426,174.00	100	203,093.00	100	47.65

Fuente: Memorias SPVS
Elaboración propia

V. SEGUROS DE AVIACION.- Los actuales cambios que vive la humanidad están dando lugar a una mayor dinamicidad en la actividad económica generando crecimiento en distintos sectores.

Uno de los sectores, a nivel mundial, que mayor crecimiento ha tenido en los últimos años, ha sido la actividad aeronáutica que por su propia naturaleza acorta distancias, une pueblos e incrementa la actividad económica transportando personas y mercancías como se menciona en el informe presentado por el Dr. Assad Kotaite (Presidente del consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional) a la 32° Asamblea de la OACI “el transporte aéreo continúa siendo una industria en gran crecimiento, constituyéndose como un principal contribuyente al desarrollo socioeconómico mundial”¹³, mencionándose las siguientes cifras:

- Crecimiento medio anual del 8%.
- Pasajeros transportados el año 1997, 1500 millones.
- Beneficios de explotación del último quinquenio 5.7%

Asimismo, esta rama de seguros requiere de alta especialización para el manejo de todos los tipos de riesgos aeronáuticos.

Para brindar coberturas de seguro, las Compañías aseguradoras clasificaban a las aeronaves de acuerdo al uso a que estaban destinadas y tomaban en cuenta como factor determinante, para el riesgo, la pericia y experiencia del piloto (90 %), esta clasificación es la siguiente:

- De complemento industrial, Aeronaves usadas en empresas comerciales transportando ejecutivos, empleados excluyendo a pasajeros por alquiler.
- De uso particular, viajes de recreo o personales.
- De uso comercial, transportando pasajeros sobre rutas regularmente establecidas y vuelos por contrato, fotografía e instrucción aérea.

¹³ OACI Revista Volumen 53 No.9, Noviembre de 1998.

En este contexto con el objeto de hacer una comparación se mencionarán las coberturas de seguro de este ramo en la década del 40.

El seguro de casco incluía las siguientes coberturas: incendio, rayo, explosión y auto-ignición (mientras no esté en vuelo), excluyendo el incendio que siga a una caída e incluyendo el daño de transporte, incluye desaparición si la aeronave se pierde 60 días después de haber comenzado el vuelo.

Los riesgos de aviación tenían la siguiente clasificación:

- Las coberturas en tierra (no en movimiento), amparaban incendio de hangar, vendaval y robo.
- Las coberturas de vuelo amparaban daño accidental, seguro de aterrizaje violento, responsabilidad civil (pública), responsabilidad civil de pasajeros, daños a la propiedad.

Para cubrir estos riesgos existieron dos tipos de compañías: Las compañías de incendio que amparaban incendio, daño accidental a la aeronave asegurada, vendaval y robo; las compañías de contingencias que asumen la responsabilidad pública, la responsabilidad de pasajero y las cubiertas de daño a propiedad.

El seguro de Casco y de Responsabilidad Civil en la actualidad. En el presente ambas coberturas son tomadas independientemente y tienen las siguientes características:

El seguro de casco cubre a las aeronaves de cualquier eventualidad amparando todo riesgo de pérdida o daño, en vuelo, carreteo o estacionamiento en rampa.

El seguro de Responsabilidad Civil cubre Responsabilidad Civil hacia terceros y a la propiedad de terceros, a consecuencia de las operaciones de las aeronaves. Consecuentemente, el asegurado está facultado para efectuar cargos correspondientes o, en su caso, para requerir la asistencia legal de la Compañía Aseguradora cuando sea

objeto de demanda judicial, quedando esta última facultada para asumir la defensa del asegurado y las responsabilidades emergentes en los casos que así lo requiera durante la vigencia de la póliza.

A. LA INCIDENCIA DE LOS RIESGOS EN AVIACIÓN.- Por la naturaleza de la aviación, uno de los riesgos más importantes es el **incendio** que genera un alto índice de siniestralidad, los factores que agravan o disminuyen este riesgo son los siguientes:

Material de construcción de la nave, condiciones de los hangares, áreas para el encendido y prueba de motores, corto circuitos en cables eléctricos o equipos de apoyo, electricidad estática al efectuar los reabastecimientos de combustibles, acumulación de gases inflamables de combustible en ambientes cerrados, uso de sopletes y máquinas de soldar, descuido con el uso de encendedores o cerillos, así como de materiales de limpieza como ser los trapos empapados en aceite, grasas y basura. Es preciso mencionar que el incendio en aviación es uno de los más difíciles de controlar, inclusive usando compuestos químicos.

El riesgo del **robo** de accesorios y de instrumentos de aeronaves, también está presente continuamente debido al alto valor de los mismos.

Los daños que causa la naturaleza, son considerados riesgos con una alta probabilidad de ocurrencia, estos son: rayo, tornados, ciclón, vendaval, granizo, terremotos, etc.

B. LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES EN AVIACIÓN.- La prevención de accidentes en esta rama es de vital importancia e incide en la provisión de condiciones ideales de seguridad. Es imprescindible que todas las Compañías de aviación posean una estrategia para prevenir accidentes empleando todos los medios disponibles a fin de que esa estrategia sea efectiva.

Los medios que son usados comúnmente para la prevención de accidentes son: Normas de Seguridad, Manuales Técnicos, folletos, murales, letreros, etc., de igual

manera, con el objetivo de que toda persona relacionada con esta actividad tenga una amplia información sobre la seguridad se dictan conferencias, seminarios, talleres y se proyectan películas.

C. POLIZA COMBINADA DE AVIACION PARA RESPONSABILIDAD CIVIL Y CASCOS.- Para una mejor comprensión es necesario conocer el condicionado básico de una póliza de aviación emitida por el Lloyd's de Londres de traducción libre, la misma, es un modelo para las pólizas que se comercializan en nuestro país y tiene las siguientes partes:

CONDICIONES GENERALES.

DEL OBJETO Y ALCANCE DEL SEGURO.- Esta Póliza se extiende a cubrir, en los términos, montos y condiciones estipuladas en ella, las pérdidas que sufra el Asegurado como consecuencia de los accidentes que puedan ocurrir a la aeronave asegurada, los accidentes a pasajeros y tripulantes y las responsabilidades emergentes de tales accidentes, tal como se describen en esta Póliza. El Formulario de Solicitud de Seguro presentado por el Asegurado así como toda declaración escrita del mismo, forman parte integrante e indivisible de la presente Póliza.

SECCION I - PERDIDA O DAÑO A LA AERONAVE

COBERTURA: La Compañía se compromete a pagar, reemplazar o reparar la aeronave siniestrada hasta el límite del Capital asegurado tomando en cuenta las franquicias, incluyendo la desaparición de su tripulación después de los 60 días siguientes a la fecha de iniciación de vuelo.

Por la cobertura riesgos en movimiento (vuelo y carreteo), la Compañía puede pagar adicionalmente, y hasta el límite máximo del 10% del capital asegurado, los gastos

para la inmediata salvaguarda de la aeronave en caso de emergencia.

EXCLUSIONES APLICABLES A ESTA SECCION UNICAMENTE.- No están cubiertos por esta Póliza el uso, desgaste, deterioro, rotura, defecto o falla, como quiera que se haya causado, a cualquier unidad de la aeronave y de sus consecuencias dentro de dicha unidad. Sin embargo, la pérdida o el daño accidentales a la aeronave consecuentes de lo mencionado anteriormente están cubiertos.

CONDICIONES APLICABLES SOLAMENTE A ESTA SECCION.- En caso de accidente de una aeronave no se comenzará el desmantelamiento o las reparaciones sin el consentimiento de la Compañía, excepto lo que fuese necesario por razones de seguridad.

La Compañía pagará solamente por las reparaciones y por el transporte de la mano de obra y materiales, y de acuerdo al daño la Compañía puede opcionalmente pagar o reemplazar la aeronave por otra del mismo modelo, tipo y condiciones razonablemente similares, salvo que se acordase otra cosa con el Asegurado. Si la aeronave es considerada como salvamento, ésta seguirá siendo de propiedad del Asegurado. Si existe doble seguro sin conocimiento de la Compañía no se pagará ningún reclamo.

SECCION II. RESPONSABILIDAD LEGAL A TERCERAS PERSONAS (QUE NO SEAN PASAJEROS)

COBERTURA.- La Compañía indemnizará al Asegurado todas aquellas sumas por las cuales el Asegurado resultase legalmente responsable de pagar, y pagará, por compensación (incluyendo las costas cargadas al Asegurado) por daños personales accidentales (fuesen o no fuesen fatales) y daño accidental a la propiedad causados por la aeronave o por cualquier persona u objeto caído de la misma.

EXCLUSIONES APLICABLES SOLAMENTE A RESPONSABILIDAD. Son excluidos los siguientes reclamos: Daños a personas dependientes y/o propiedad del asegurado, daños a miembros de vuelo, de cabina u otros tripulantes mientras se

hallen en la operación de la aeronave, daños personales (fuesen o no fatales) o pérdidas sufridas por cualquier pasajero mientras esté entrando, abordando o descendiendo de la aeronave.

Tampoco cubre reclamos ocasionados directa o indirectamente por, durante o como consecuencia de: Ruido, polución y contaminación de cualquier clase, interferencia eléctrica o electromagnética, interferencia con el uso de la propiedad, excepto si fuesen causados por o como resultado de choque, incendio, explosión, colisión o como resultado de una emergencia en vuelo registrado que cause una operación anormal de la aeronave.

LIMITES DE INDEMNIZACION APLICABLES A ESTA SECCION.- La responsabilidad de la Compañía, no excederá el monto específico por responsabilidad civil pero en caso necesario sufragará adicionalmente las costas legales y los gastos incurridos con su consentimiento, por escrito, para la defensa de cualquier acción que pudiera suscitarse contra el Asegurado en reclamación de daños compensatorios cubiertos bajo esta sección.

SECCION III.- RESPONSABILIDAD LEGAL A PASAJEROS

COBERTURA.- La Compañía indemnizará el Asegurado por todas aquellas sumas por las cuales el Asegurado resultase legalmente responsable de pagar, y pagará, como compensación (incluyendo las costas cargadas al Asegurado) en relación a: Daños personales accidentales (sean o no fatales) a pasajeros mientras estén entrando, a bordo o descendiendo de la aeronave, y pérdidas o daños al equipaje y artículos personales de los pasajeros ocasionados por un accidente a la aeronave.

CON LA CONDICION DE QUE el asegurado tome las medidas que sean necesarias para anular o limitar la responsabilidad; se emita un boleto y una etiqueta de equipaje para el pasajero dentro de un tiempo razonable antes de que el pasajero aborde la aeronave.

EXCLUSIONES APLICABLES SOLAMENTE A ESTA SECCIÓN.- La Compañía no será responsable por daños personales o pérdidas sufridas por: Directores o empleados del Asegurado o de sus socios mientras estén actuando en el ejercicio de su empleo, miembros de vuelo, de cabina u otros tripulantes mientras se hallen ocupados en la operación de la aeronave.

LIMITES DE INDEMNIZACION APLICABLES A ESTA SECCION.- La responsabilidad de la Compañía, no excederá el monto específico por responsabilidad legal a pasajeros pero en caso necesario sufragará adicionalmente las costas legales y los gastos incurridos con su consentimiento, por escrito, para la defensa de cualquier acción que pudiera suscitarse contra el Asegurado en reclamación de daños compensatorios cubiertos bajo esta sección.

SECCION IV (A).- EXCLUSIONES GENERALES APLICABLES A TODAS LAS SECCIONES.

No se cubre aeronaves usadas con fines ilegales, cuando operan fuera de los límites geográficos establecidos y en aeropuertos o pistas no autorizadas, cuando la aeronave sea tripulada por personas no autorizadas, cuando la aeronave esté siendo transportada mediante cualquier medio de transporte, excepto como resultado de un accidente, cuando el número total de pasajeros exceda el establecido para ese tipo de aeronave, no cubre accidentes como consecuencia de radiaciones iónicas o de contaminación por radioactividad, guerra, invasión, actos enemigos extranjeros, hostilidades (haya o no declaración de guerra), guerra civil, rebelión, revolución, insurrección, ley marcial, poder militar o usurpado o cualquier intento de usurpación de poder, huelgas, motines, conmoción civil o disturbios laborales, sabotaje, confiscación, nacionalización, embargo, restricción, detención, apropiación, requisición e título o e uso por o bajo la orden de cualquier gobierno (ya sea civil, militar o de facto), autoridad pública o local, secuestro, cualquier embargo ilegal o ejercicio injusto del control de la aeronave o de su tripulación en vuelo (incluyendo

cualquier intento de dicho embargo o control) hecho por cualquier persona o personas a bordo de la aeronave actuando sin el consentimiento del Asegurado.

Se considerará que la aeronave ha sido devuelta al control del Asegurado cuando hubiera regresado indemne en un aeropuerto que no esté excluido por los límites geográficos de esta póliza y que sea enteramente apropiado para la operación de la aeronave.

(B) CONDICIONES GENERALES APLICABLES A TODAS LAS SECCIONES.

El asegurado deberá observar y cumplir los términos, condiciones y anexos de esta póliza bajo los siguientes aspectos: En caso de accidente el Asegurado deberá hacer todo lo que sea posible para evitar o disminuir cualquier pérdida, cumplir con todas las instrucciones de navegación aérea y de aeronavegabilidad , así como todos los requisitos solicitados por cualquier autoridad competente que afecten la seguridad de la aeronave, asimismo, se debe cumplir con los plazos establecidos para dar aviso de cualquier eventualidad, la Compañía tendrá el derecho (si así lo eligiese), en cualquier momento y por el período de tiempo que lo desee de tomar el control absoluto de todas las negociaciones y el Asegurado la subrogará en todos sus derechos y recursos si paga una indemnización, se comunicará a la Compañía por cualquier alteración a los riesgos iniciales

La póliza podrá ser cancelada, ya sea por la Compañía o por el Asegurado, dando aviso por escrito con 15 días de anticipación, Esta póliza no podrá ser cedida en su totalidad o en parte, excepto con el consentimiento de la Compañía, esta póliza se interpretará según la Ley Boliviana, cuando dos o más aeronaves estén aseguradas por una póliza, los términos de la misma se aplicarán separadamente a cada una de ellas, la responsabilidad de la Compañía con respecto a cualquiera o a todos los Asegurados, no excederá del límite de indemnización establecido en esta póliza y si existe dolo o mala fe en los reclamos se procederá a la anulación de la póliza.

(C) – DEFINICIONES.

Con el propósito de no tener interpretaciones erróneas de palabras usadas en aeronáutica se propone elaborar las definiciones de las siguientes palabras: “Accidente, Unidad, Vida de Reacondicionamiento General, Costo de la Vida de Reacondicionamiento General, Privado y Placer, Negocio, Comercial, Alquiler Instrucción, acrobacias, Vuelo, Carreteo, Anclado, En tierra.

D. DISPOSICIONES Y REQUERIMIENTOS DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS.- Por la importancia y naturaleza de la actividad aérea se requiere contar con normas generales dirigidas a preservar la seguridad, protección y eficiencia de este sector, no solo nacional sino internacionalmente y cada Estado tiene la obligación de reglamentar la seguridad y protección de la aviación. .

Tomando en cuenta este requerimiento el Estado Boliviano promulga el Código Aeronáutico, que a la fecha está siendo actualizado.

1. Código Aeronáutico (aprobado por el Decreto Supremo N°11185 de 16 de noviembre de 1993).- Con el criterio de lograr una racional organización de la Aviación Boliviana aplicando un conjunto de principios y normas para regular la orientación definida del Estado frente a los problemas que plantea la actividad aeronáutica se aprobó el Código Aeronáutico Boliviano¹⁴

Este instrumento además de regular las actividades y operaciones aéreas establece los márgenes de seguro principalmente para pasajeros y responsabilidad a terceras personas que fueren afectadas por un accidente aéreo, esto se refleja en los siguientes Títulos y Capítulos:

TITULO XI De Responsabilidad, este Título está dividido en cuatro capítulos donde se establece lo siguiente: Daños a pasajeros, equipajes y mercancías transportados; Daños a terceros en la superficie; Daños en el transporte aéreo

¹⁴ Código Aeronáutico, Decreto Supremo No. 11185 de 16 de noviembre de 1993

gratuito y Daños en caso de abordaje aéreo, incluyendo montos indemnizatorios en todos los casos de responsabilidad civil.

TITULO XII Búsqueda, Asistencia y Salvamento con carácter obligatorio por parte de aeronaves privadas, públicas y militares en casos de emergencia.

TITULO XIII Investigación de accidentes, se aplican estos artículos con el propósito de mejorar las condiciones de seguridad en la actividad aérea.

TITULO XIV Seguros Aeronáuticos, estableciendo el principio obligatorio de contar con coberturas de seguro de responsabilidad frente a tripulantes, pasajeros y terceros damnificados en la superficie.

- 2. Organización de Aviación Civil Internacional O.A.C.I.-** Considerando que la actividad aeronáutica siempre fue un sector de mayor crecimiento y con el propósito de normar y regular estas operaciones, en fecha 12 de octubre del año 1929 en la ciudad de Varsovia se llevó a cabo una reunión con la asistencia de varios Estados que a su conclusión firmaron un acuerdo conocido con el nombre de “CONVENIO DE VARSOVIA” que unifica reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, constituyéndose en la primera reunión internacional del sector.

Una de las principales prioridades del mencionado convenio era establecer niveles de responsabilidad para todo agente ligado a esta actividad, ofreciendo a los usuarios máxima seguridad en todas sus operaciones.

Este documento se constituyó en el marco referencial para todos los estados miembros de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), y base para futuras modificaciones con el propósito de mejorar cualquier disposición contemplada en este convenio. Obviamente, a nivel regional se realizaron otros acuerdos y uno de los más importantes es el realizado el 7 de agosto de 1944, en Chicago y ratificado el 24 de octubre de 1968, en la ciudad de Buenos Aires,

conocido como “EL PROTOCOLO DE BUENOS AIRES”, donde los Gobiernos participantes acuerdan principios y arreglos a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada, y que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico.

Asimismo, se debe tomar en cuenta que este Convenio discrimina muy claramente la aviación civil de la militar¹⁵ (pág. 2 Art.3), aunque en el caso boliviano, estas recomendaciones surten su efecto para Transportes Aéreos Militares que por su actividad encomendada por el Estado, desarrolla aparentemente las mismas operaciones que una línea comercial.

E. ANALISIS DE LOS ORGANOS REGULADORES .- Así como internacionalmente se establecieron normas y acuerdos en aviación, cada Estado tiene la responsabilidad de administrar y reglamentar de una manera conveniente sus actividades aéreas. Para este fin el Estado Boliviano cuenta con la Secretaría de Transportes y Comunicaciones y el Código Aeronáutico, y no solo eso sino también, el Estado como propietario de bienes dicta una Ley Marco conocida como la Ley SAFCO No. 1178 que a través del Sistema de Administración de Bienes y Servicios¹⁶ se subdivide en tres sub-sistemas que son los siguientes:

1. Contratación de bienes y servicios.
2. Usos y mantenimiento.
3. Disponibilidad.

Con el establecimiento de Sistemas de Administración y Control Gubernamental se pretende optimizar los recursos financieros y preservar los bienes del Estado delegando a cada Cabeza de Sector la reglamentación y su ejecución.

¹⁵ Convenio sobre Aviación Civil Internacional , OACI, Canadá 1997, Pág. 2

¹⁶ Ley de Administración y Control Gubernamental No. 1178, Artículo 10

El Ministerio de Defensa Nacional como cabeza de sector de las Fuerzas Armadas de la Nación tiene bajo su tuición a la Fuerza Aérea que cuenta con distintas aeronaves, que fueron adquiridas en su mayoría por el Estado Boliviano, para cumplir con su rol Constitucional, las mismas aparte de velar el espacio aéreo, por las características propias de nuestro territorio vienen cumpliendo un servicio de integración nacional con el propósito de sentar soberanía en los distantes puntos fronterizos, asimismo, por el constante desarrollo de las regiones, principalmente orientales, la demanda de estos servicios se ha incrementado, y la actual flota de aeronaves de la Fuerza Aérea Boliviana, en lugar de incrementar sus unidades, está sufriendo una reducción de ellas por distintos factores, uno de ellos es la falta de coberturas de seguro que es un requisito indispensable para todas las aeronaves, con el fin de resguardar el patrimonio del Estado y contribuir con el desarrollo integral de la Nación.

F. ANALISIS DE LA SINIESTRALIDAD EN EL RAMO DE AVIACION.- Por todas las consideraciones anteriormente descritas referente a los beneficios y protección económica de las coberturas de Seguro de Casco y Responsabilidad Civil, se puede afirmar con toda certeza que el Seguro se constituye en un factor decisivo para la existencia de las Compañías Aéreas y más aún este carácter es verificado cuando se produce un accidente, que en aviación generalmente es fatal, debido a la pérdida del 100 % del material y las consecuencias por responsabilidad civil frente a terceras personas como pasajeros y/o daños materiales en tierra.

1. SINIESTRALIDAD EN EL RAMO DE AERONAVEGACIÓN NACIONAL.-

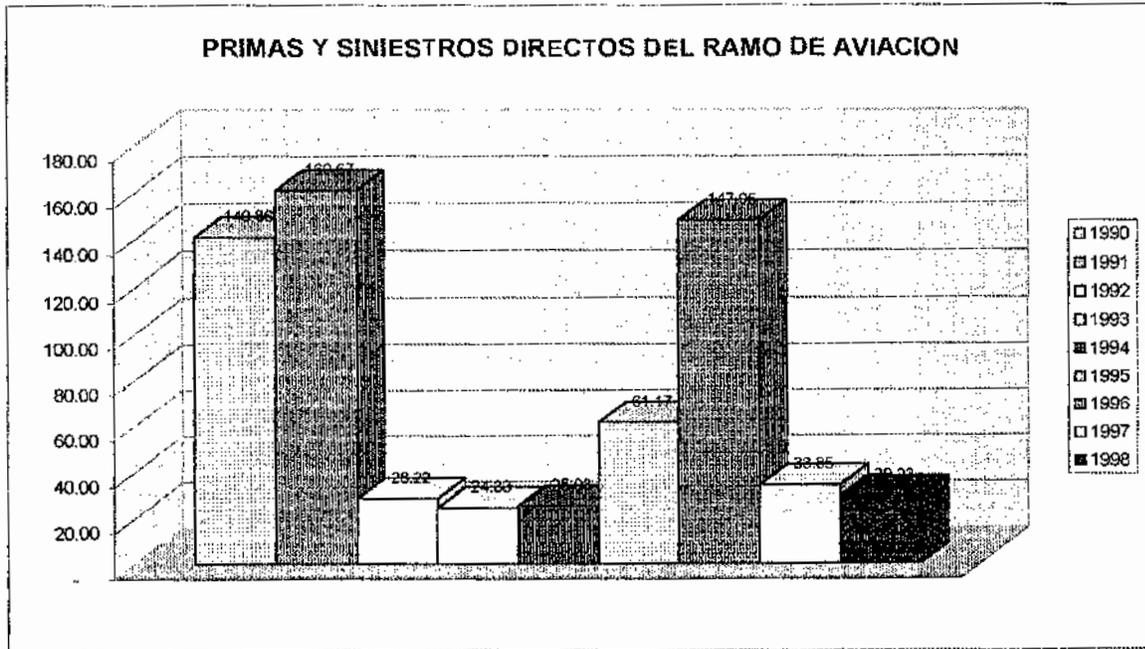
El comportamiento siniestral del mercado asegurador para el ramo de aeronavegación por las gestiones 1990 al 1998 medido por el índice de siniestralidad directo, muestra una fluctuación irregular considerando que los dos primeros años esta siniestralidad es muy elevada llegando a un 160.67%, los cuatro años siguientes bajó considerablemente llegando a 24.33% el año 1993 considerando un nivel de primas directas casi constante, el año 1996 este índice volvió a crecer llegando a 147.95% y por último los dos años restantes registraron un índice medio del 31%, como lo muestra el CUADRO No. 14

PRIMAS Y SINIESTROS DIRECTOS DEL RAMO DE AVIACION
(En miles de bolivianos corrientes y porcentajes)

RAMO AERONAVEGACION	PRIMAS DIRECTAS		SINIESTROS DIRECTOS		INDICE DE SINIESTRALIDAD (En porcentaje)
	Valor	%	Valor	%	
GESTION 1990	4,481.00	2.44	6,312.00	6.34	140.86
GESTION 1991	16,696.40	9.10	26,826.50	26.94	160.67
GESTION 1992	23,169.60	12.62	6,538.00	6.57	28.22
GESTION 1993	33,516.90	18.26	8,154.30	8.19	24.33
GESTION 1994	30,077.30	16.39	7,543.20	7.57	25.08
GESTION 1995	32,111.60	17.50	19,642.20	19.72	61.17
GESTION 1996	9,333.90	5.09	13,809.80	13.87	147.95
GESTION 1997	16,799.40	9.15	5,685.90	5.71	33.85
GESTION 1998	17,356.00	9.46	5,074.00	5.10	29.23
TOTAL GENERAL	183,542.10	100	99,585.90	100	54.26

Fuente: Memorias SPVS
Elaboración propia

FIGURA No. 4



Finalmente, el índice general correspondiente al período tomado en cuenta para el análisis, se observa que con un valor total de primas directas de Bs. 183.542.100,00 y Bs. 99.585.900,00 como valor de siniestros directos se obtiene el índice total de siniestralidad, el mismo que alcanzó al 54.26 %, esto indica que la probabilidad de la ocurrencia de un accidente en el ramo de aeronavegación es elevado y necesariamente, la lógica nos obliga asegurar nuestras aeronaves, básicamente con las coberturas de Seguro de Casco y Responsabilidad Civil.

SECCION PROPOSITIVA

I. INTRODUCCION.- La Sección Diagnóstica nos ofreció un panorama de lo que es el seguro en líneas generales y gradualmente el análisis se dirige a los seguros de aviación, y al haberse, en las primeras páginas, identificado el problema que **la falta de coberturas de seguro y la ocurrencia de accidentes afectando a aeronaves estatales, principalmente a las de la Fuerza Aérea Boliviana incide directamente en la reducción del patrimonio estatal, consecuentemente el Estado pierde importantes recursos económicos y disminuye considerablemente la operabilidad de la Fuerza Aérea,** corresponde abordar un análisis concreto que apoye lo precedentemente afirmado.

Asimismo, cabe mencionar que el Estado Boliviano en una franca y abierta contradicción referente a la preservación de su patrimonio y en desmedro directo hacia la Fuerza Aérea para el cumplimiento de su rol encomendado por la Constitución Política, desde hace más de una década hasta la actualidad, por falta de un análisis técnico - económico serio, no incluye en el Presupuesto General de la Nación la partida para seguro de casco ni de responsabilidad civil para aeronaves de la FAB, pese al requerimiento que anualmente presenta la mencionada Institución.

Por todas estas consideraciones y conociendo los beneficios que ofrece el seguro de aviación, particularmente, la cobertura de Seguro de Casco así como la cobertura de Responsabilidad Civil, es preciso analizar el índice de siniestralidad en aeronaves de las Fuerzas Armadas.

A. SINIESTRALIDAD EN EL RAMO DE AERONAVEGACIÓN DE LAS FUERZAS ARMADAS.- Se demostrará que la siniestralidad en el ramo de aeronavegación de las Fuerzas Armadas es elevado y el periodo que se tomará en cuenta para el correspondiente análisis es el último quinquenio comprendido entre los años 1994 al 1998.

Los siniestros descritos a continuación son de conocimiento público y los valores son estimados de acuerdo al tipo de aeronave.

Accidentes en la gestión 1994:

- En fecha 25 de enero, aeronave Cessna en el Beni con pérdida total estimada en 140.000.00 dólares.
- En fecha 7 de mayo, aeronave Cessna desaparecida en La Paz, pérdida estimada en 160.000.00 dólares.
- En fecha 31 de mayo, aeronave Cessna en Apolo, pérdida estimada en 160.000.00 dólares.
- En fecha 14 de diciembre, aeronave Curtis C47, en Cochabamba, pérdida estimada en 200.000.00 dólares.
- En fecha 23 de diciembre, aeronave Cessna en Puerto Suárez, pérdida estimada en 140.000.00 dólares.
- En fecha 31 de diciembre, aeronave Hércules en Trinidad, pérdida aproximada en 2.000.000.00 de dólares.

Accidentes en la gestión 1995:

- En fecha 21 de Abril, aeronave Cessna en Cobija, con una pérdida aproximada de 200.000.00 dólares.
- En fecha 23 de octubre, aeronave Cessna en Tarija, pérdida aproximada de 140.000.00 dólares.

Accidentes en la gestión 1996:

- En fecha 12 de febrero, aeronave Pilatus en Cochabamba, pérdida aproximada de 200.000.00 dólares.
- En fecha 31 de agosto, aeronave Cessna en Pando, pérdida aproximada de 140.000.00 dólares.

Accidentes en la Gestión 1997:

- En fecha 28 de marzo, aeronave Cessna en Santa Cruz, con una pérdida aproximada de 160.000.00 dólares.
- En fecha 24 de abril, aeronave Beechcraft en Santa Cruz, con una pérdida aproximada de 150.000.00 dólares.
- En fecha 7 de julio, aeronave T-33 en Tarija, con una pérdida aproximada de 700.000.00 dólares.

Accidentes en la Gestión 1998:

- En fecha 1ro. de julio, aeronave Cessna en Villamontes, con una pérdida aproximada de 160.000.00 dólares.
- En fecha 26 de julio, aeronave T-23 en Santa Cruz, con una pérdida aproximada de 70.000.00 dólares.
- En fecha 14 de noviembre, aeronave Cessna en Yacuiba, con una pérdida aproximada de 140.000.00 dólares

A continuación se presenta el cuadro con el **ÍNDICE DE SINIESTRALIDAD** de las aeronaves estatales, para este fin se toman en cuenta los siguientes valores:

- **Valor de primas directas**, se considera un valor total asegurado de \$us.10.000.000,00 (Diez millones 00/100 dólares americanos). Basado en consultas con asesores de seguro, se establece que el valor de las primas directas incluyen la cobertura de seguro de Casco y Responsabilidad Civil amparando \$us. 500.000.00 (Quinientos mil 00/100 dólares americanos) por evento
- **Valor de la prima anual** \$us. 500.000,00 (Quinientos mil 00/100 dólares americanos), calculando un porcentaje medio del 5% sobre el valor total asegurado, monto por el cual la Compañía de Seguros puede cubrir a veinticinco aeronaves de la Fuerza Aérea contra todo riesgo.

- Valor estimado de los siniestros por gestión, considerando la pérdida del 100% de material de cada una de las aeronave accidentadas.

CUADRO No. 15

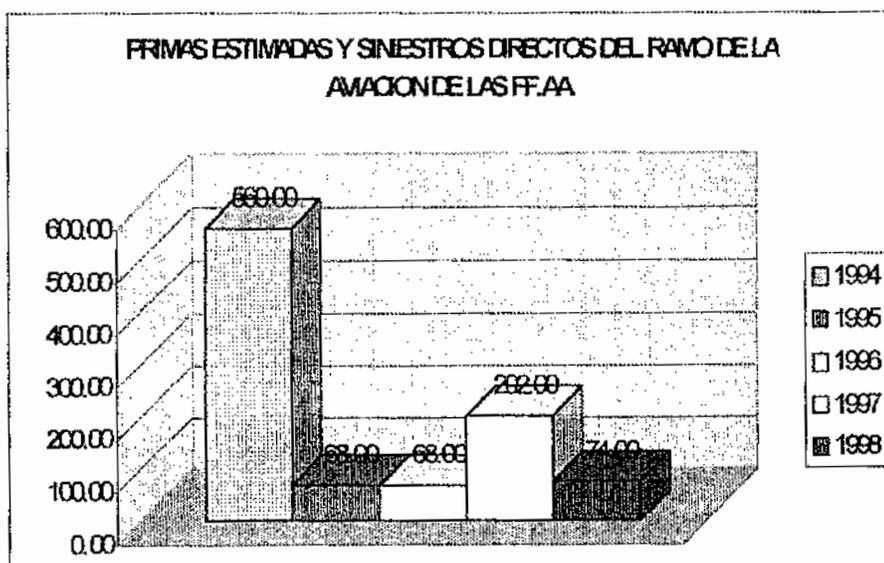
Y

FIGURA No. 5

PRIMAS ESTIMADAS Y SINIESTROS DIRECTOS DEL RAMO DE AVIACION DE LAS FUERZAS ARMADAS

(En dólares y porcentajes)

RAMO AVIACION	PRIMAS DIRECTAS		SINIESTROS DIRECTOS		INDICE DE SINISTRALIDAD (En porcentaje)
	Valor	%	Valor	%	
1994	500,000.00	20	2,800,000.00	57.61	560.00
1995	500,000.00	20	340,000.00	7.00	68.00
1996	500,000.00	20	340,000.00	7.00	68.00
1997	500,000.00	20	1,010,000.00	20.78	202.00
1998	500,000.00	20	370,000.00	7.61	74.00
TOTAL	2,500,000.00	100	4,860,000.00	100	194.40



En el quinquenio 94-98, el valor total de siniestros alcanzó a 4.860.000,00 dólares americanos, por tanto, al no contar con ninguna cobertura de seguro las aeronaves siniestradas, la pérdida es total y el Estado perdió la mencionada cantidad.

Los efectos de esta pérdida influyen negativamente en el patrimonio de la Fuerza Aérea y por consiguiente en el patrimonio del mismo Estado, consecuentemente debilita la operabilidad de la FAB ya que el accionar de esta Institución se apoya fundamentalmente en el material aéreo que posee, asimismo, anula la posibilidad de prestar ayuda a la población civil en caso de desastres naturales, situación que quedó demostrada en las inundaciones del sur boliviano cuando Defensa Civil requirió apoyo de la Fuerza Aérea para establecer un puente aéreo entre Bermejo y Tarija, requerimiento que no pudo ser atendido por falta de material aéreo.

Como se puede observar, la incidencia del seguro en la protección de aeronaves estatales es de vital importancia debido a la reposición en el corto plazo de los aviones accidentados.

En esta situación, la Compañía de Seguros puede efectuar la reposición del material siniestrado de las siguientes formas:

- En dinero efectivo igual al valor de la pérdida.
- Reponiendo una aeronave similar a la siniestrada .
- Reparar la aeronave, si el daño fuera menor.

De igual forma, al contar con la cobertura de Responsabilidad Civil la Compañía paga hasta el límite acordado todo daño hacia terceros y a la propiedad de terceros, a consecuencia de las operaciones de las aeronaves, consecuentemente, el asegurado está facultado para efectuar cargos correspondientes, o en su caso, requerir la asistencia legal de la compañía aseguradora cuando sea objeto de demanda judicial, quedando esta última facultada para asumir la defensa del asegurado y las

responsabilidades emergentes en los casos que así lo requiera durante la vigencia de la póliza.

Existen también otros beneficios que evitarían gastos al estado en caso de accidentes, como ser la cobertura de los gastos de búsqueda y rescate, remoción de escombros y utilización de espuma en pista de aterrizaje.

SECCION CONCLUSIVA

I. CONCLUSIONES.- El presente trabajo ha demostrado el grado de incidencia que tiene el seguro en la economía cubriendo la parte del costo social de la producción, circulación, distribución y consumo, amenazada por la ocurrencia de algún siniestro.

Esta protección que se constituye en vital, para toda la estructura económica social brindando seguridad y confianza a aquellos que la toman, permite y facilita el desarrollo de Empresas y la constitución de nuevas para beneficio de toda la sociedad.

Refiriéndonos al seguro Privado, este asume distintos tipos de riesgos, amparando valores de diferentes cuantías a cambio de una prima que se constituye en el precio del seguro. El medio legal para el acuerdo entre partes es la póliza y/o el contrato donde se definen las condiciones particulares, alcances y coberturas, que el asegurador se compromete prestar al asegurado.

Asimismo, por la importancia que tienen las distintas coberturas de seguro y la falta de conocimiento que existe en la población en general, es de carácter imperativo desarrollar una cultura de la necesidad del seguro en los ciudadanos. Este objetivo se alcanzará emprendiendo campañas masivas de publicidad que necesariamente deben ser coordinadas con Instituciones como ser: Fuerzas Armadas, Tránsito, Bomberos y Defensa Civil, su difusión se realizaría por instrucción y/o aprovechando la ocurrencia de algún accidente o siniestro, resaltando la necesidad de contar con coberturas de seguro y las ventajas que dichas coberturas ofrecen.

Como una señal de evolución en el campo de seguros y viendo la necesidad de su implementación, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) entrará en vigencia desde el próximo año, este seguro por las muchas ventajas que ofrece se convertirá en poco tiempo, sujeto a una buena administración por parte de los

aseguradores, en un instrumento de protección tanto a peatones como a propietarios de vehículos.

Respecto a la capacitación de Autoridades Publicas, la Contraloría General de la República deberá implementar y/o ampliar la información referente a los seguros a través de los cursos que imparte, presionando la asistencia de toda Autoridad Pública, las mismas que deberán conocer la importancia que la materia de seguros tiene para la preservación de los bienes estatales, todo sujeto a la Ley 1178, a su vez las Máximas Autoridades Ejecutivas de toda institución Pública, por los departamentos correspondientes, deberán promover la realización de seminarios y talleres con este mismo fin.

Es preciso mencionar que toda la actividad aseguradora tiene un Sistema regulador creado por el Estado, el cual a través de Ministerio de Hacienda otorga a la Superintendencia de Pensiones Valores y Seguros la potestad de supervisar, controlar y fiscalizar el mercado asegurador en base a disposiciones legales vigentes y en particular al Código de Comercio, Ley de Seguros, Reglamentos y Normas de la propia Superintendencia y las bases técnicas que correspondan.

En referencia al ramo de aviación tanto Civil como Militar, el Estado tiene la obligación de reglamentar toda la actividad aeronáutica con el propósito de salvaguardar los intereses tanto públicos como privados, y con el fin de cumplir este objetivo promulga el Código Aeronáutico Boliviano, que a la fecha se pretende modificar y actualizar debido a los continuos avances en esta materia. El Ente regulador es la Dirección General de Aviación Civil.

La reglamentación de operaciones militares esta encargada a la Fuerza Aérea Boliviana, quien en su organización delega al Departamento Tercero Operaciones del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, para controlar y regular las mismas, lo que consigue a través de la implementación de los ROVs (Regulación Operativa Vigente), Disposiciones y Directivas.

Sólo como ejemplo mencionaremos que la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos no permite la utilización de su espacio aéreo a las aeronaves que no cuenten con seguro de Responsabilidad Civil por 25.000.000,00 de dólares, esto con el propósito de precautelar los intereses estatales y privados contra cualquier accidente.

II. CASO ESPECÍFICO DE LA FUERZA AEREA BOLIVIANA.- En los últimos años la Fuerza Aérea Boliviana está sufriendo una reducción paulatina en cuanto a material aéreo se refiere, esta reducción se debe a varios factores, siendo uno de los principales, los accidentes, que en su mayoría son fatales significando una pérdida del 100% de las aeronaves, al ser cuantificada esta pérdida, fácilmente alcanza a cientos de miles de dólares, sin contar la pérdida de vidas humanas y bienes materiales en la superficie.

Como se había mencionado anteriormente, en el quinquenio 1994 - 1998 esta pérdida fue calculada aproximadamente en \$us. 4.860.000,00 dólares americanos lo que afecta negativamente a la economía nacional.

Por tanto, el índice de siniestralidad particularmente en la Fuerza Aérea es elevado, sin que por ello se tomen medidas dirigidas a proteger los bienes que significaron grandes erogaciones de dinero en el momento de adquirirlos.

Como es de conocimiento general, por la alta tecnología usada en la construcción de aeronaves, los precios son elevados y el Estado que conoce esta información, no toma ninguna decisión para proveer de seguro a las mismas.

Sin embargo, disponiendo de escasos recursos, el personal técnico de la Fuerza Aérea con mucha profesionalidad efectúa mantenimiento riguroso a las aeronaves de la mencionada Institución, porque a través de estas inspecciones el material aéreo aumenta su vida útil y disminuye considerablemente el riesgo, consecuentemente en caso de tener cobertura de seguro y no sufrir ningún siniestro su prima de seguro tiende a disminuir.

En la actividad aeronáutica boliviana el riesgo es permanente y alto el índice de siniestralidad, como lo demuestra el presente trabajo, por tanto, la lógica nos obliga a tomar provisiones contra cualquier eventualidad, más aún conociendo la importancia, ventajas y beneficios de las coberturas del seguro de aviación, sistema que permite la reposición de naves que sufren daños accidentales en el corto plazo.

No se realizan estudios serios y especializados sobre los efectos económicos que se producirán por la pérdida de material aéreo, en el mediano y largo plazo.

No existe apoyo económico para la contratación de seguros por parte del Gobierno Central pese al requerimiento que se efectúa anualmente en el POA.

III. PROPUESTAS.- Para evitar significativas pérdidas económicas al Estado y siendo consiente de la necesidad del seguro para la protección de las aeronaves de la Fuerza Aérea Boliviana contra todo riesgo, como una virtual solución al problema identificado propongo lo siguiente:

- Requerir al Gobierno Central, con carácter de urgencia a través de los canales respectivos, en estricto cumplimiento con lo dispuesto en la Ley 1178 referente a la protección y preservación de los bienes del Estado, para evitar daños económicos al Estado, asimismo, tomando en cuenta el Reglamento de la Responsabilidad por la Función Pública en su Artículo 51 y sujetándonos a las condiciones establecidas en el Código Aeronáutico referente a coberturas mínimas de seguros, disponga consignar la partida de seguro de Casco y Responsabilidad Civil en el Presupuesto General de la Nación para aeronaves de la Fuerza Aérea Boliviana por los montos requeridos.
- Establecer a nivel Ministerio de Defensa, normas y regulaciones específicas para ejecutar una política coherente y bien definida para las coberturas de seguro, las mismas que deberán ser aplicadas a nivel de Fuerzas.

- Proponer a las instancias correspondientes del Gobierno, realicen un estudio técnico y económico profundo sobre los efectos a mediano y largo plazo de la incidencia del seguro para aeronaves de la Fuerza Aérea y/o estatales.
- Proveer o implementar, a nivel Fuerzas Armadas, departamentos especializados en seguros para el correcto manejo de cuentas y/o coberturas.
- Llevar y mantener un control estricto y detallado de los Siniestros de aeronaves cuantificando pérdidas económicas Totales y Parciales, de toda aeronave estatal siniestrada (en la Fuerza Aérea encomendar esta labor a Inspectoría y al Departamento Tercero Operaciones).
- Que el Estado retome la conciencia, de la necesidad de potenciar o mantener a la Fuerza Aérea en condiciones operativas, proveyendo material de vuelo y/o manteniendo el existente, sin perder de vista el rol encomendado por la Constitución Política del Estado.
- Evaluar los índices de siniestralidad en el ramo de aviación y verificar los riesgos que más a menudo se convierten en siniestros.
- Contratar de manera urgente y con carácter excepcional cobertura de seguro de casco para aeronaves de la Fuerza Aérea que más actividad de vuelo realizan y estén más expuestas a riesgos eventuales.
- No eludir el cumplimiento con lo dispuesto en el Código Aeronáutico referente a los montos mínimos de seguro por responsabilidad civil, en el caso particular de Transporte Aéreo Militar por el tamaño o envergadura de sus aeronaves y la frecuencia de sus vuelos debe poseer necesariamente esta cobertura de seguro. Dicha carencia en caso de accidente no solo significaría la pérdida de la aeronave sino también el Estado tendría que asumir los gastos producto de los daños a personas y/o propiedades de terceros en la superficie.

- El Estado, con el propósito de proteger su patrimonio así como el patrimonio de terceras personas, deberá contratar para todas sus aeronaves, la cobertura de seguro de Responsabilidad Civil por daños a personas y/o propiedad de personas en la superficie.

- Conocer de manera detallada las ventajas y beneficios que las coberturas de seguro ofrecen a todo material o valor asegurado.

- Capacitar personal militar en los distintos ramos de seguros con el propósito de apoyar a las Fuerzas Armadas de la Nación.

BIBLIOGRAFIA

No.	AUTOR	AÑO	TITULO	EDITORIAL
1	ALLEN, Francis	1955	Principios Generales de Seguro México - México	Fondo de Cultura Económica
2	ARZE, José Roberto	1994	Elementos Básicos del Seguro Bolivia - La Paz	SNSR
3	BAUDOIN, Carlos	1980	El Seguro obligatorio de R. C. de Auto. Bolivia - La Paz	Tesis de Grado
4	CONGRESO NACIONAL		Código de Comercio Bolivia - La Paz	Gaceta Oficial
5	CONGRESO NACIONAL	1998	Ley de Seguros N. 1883 Bolivia - La Paz	Gaceta Oficial
6	CONGRESO NACIONAL	1972	Código Aeronáutico Bolivia - La Paz	Gaceta Oficial
7	CONGRESO NACIONAL	1990	Ley SAFCO Bolivia - La Paz	Gaceta Oficial
8	HANSGEORG, V. Der Osten	1971	Manual de Seguros España	ANAYA
9	MAGEE, John H.	1947	Seguros Generales México - México	Hispano-Americana
10	OACI	1997	Convenio sobre Aviación Civil Int. Canadá	OACI
11	OACI	1929	Convenio de Varsovia Canadá	OACI
12	OACI	1998	Revista de la OACI Canadá	OACI
13	SNSR	1994	Memorias Anuales Bolivia - La Paz	SNSR
14	VELA Quiroga, Gabriel	1994	Contabilidad de Seguros Bolivia - La Paz	Educación y Cultura

MODELO DE PÓLIZA DE AVIACIÓN

**QUE CUBRE CASCO Y RESPONSABILIDAD CIVIL DE TRADUCCIÓN LIBRE
MISMA QUE SE COMERCIALIZA EN EL MERCADO BOLIVIANO.**

CONDICIONES GENERALES

SECCION I - PERDIDA O DAÑO A LA AERONAVE

COBERTURA:

1) a) A su elección La Compañía pagará, reemplazará o reparará hasta el límite del Capital asegurado señalado en esta Póliza y con sujeción a las franquicias deducibles que igualmente se indican, cualquier pérdida o daño accidentales que pueda sufrir la aeronave descrita en las Condiciones Particulares y formulario de solicitud anexo, como consecuencia de cualquiera de los riesgos amparados por esta Póliza, incluyendo su desaparición, si su tripulación no hubiese dado señales de vida dentro de los 60 días siguientes a la fecha de iniciación de vuelo.

b) Si la aeronave estuviese asegurada para riesgos en movimientos (vuelo y carreteo) bajo la presente Póliza, la Compañía pagará adicionalmente, y hasta el límite máximo del 10% del capital asegurado (Parte II, 5 de las Condiciones Particulares), los gastos razonables debido a la urgencia del caso en que necesariamente hubiese incurrido el Asegurado para la inmediata salvaguarda de la aeronave, después del daño o aterrizaje forzoso amparado por esta Póliza.

EXCLUSIONES APLICABLES A ESTA SECCION UNICAMENTE

2) Esta Póliza no cubre:

a) El uso, desgaste, deterioro, rotura, defecto o falla, como quiera que se haya causado, a cualquier unidad (como más adelante se define) de la aeronave y de sus consecuencias dentro de dicha unidad.

b) El daño a cualquier unidad por cualquier causa que tenga un solo incidente registrado está cubierto bajo el párrafo 1 (a) mencionado anteriormente.

Sin embargo, la pérdida o el daño accidentales a la aeronave consecuentes de los párrafos 2 a) o b) citados, están cubiertos bajo el párrafo 1(a) de esta Póliza.

CONDICIONES APLICABLES SOLAMENTE A ESTA SECCION

3) (i) Si se dañase la aeronave:

a) No se comenzará el desmantelamiento o las reparaciones sin el consentimiento de la Compañía, excepto lo que fuese necesario por razones de seguridad, para prevenir posteriores daños o para cumplir con instrucciones ordenadas por la autoridad competente.

- b) La Compañía pagará solamente por las reparaciones y por el transporte de la mano de obra y materiales de la forma más económica, salvo que la Compañía acordase otra cosa con el Asegurado.
- (ii) Si la Compañía ejerciera su opción de pagar o reemplazar la aeronave:
 - a) La Compañía considerará la aeronave como salvamento (juntamente con todos los documentos de registro, matrícula y título de propiedad de la misma).
 - b) La cobertura otorgada por esta Sección expira, con respecto a la aeronave, aún cuando la misma fuese retenida por el Asegurado como contraprestación o por cualquier otra causa.
 - c) El reemplazo de la aeronave, se efectuará por otra aeronave del mismo modelo, tipo y condiciones razonablemente similares, salvo que se acordase otra cosa con el Asegurado.
- (iii) Excepto cuando la Compañía ejerciese su opción a pagar o reemplazar la aeronave, se deducirá el reclamo bajo el párrafo 1 (a) de esta sección:
 - a) La cantidad especificada en la parte VI (b) de las Condiciones Particulares.
 - b) La proporción que exista entre el costo del “overhaul” (como más adelante se define) de cualquier unidad reparada o reemplazada y el tiempo usado por la misma, en relación a la vida total de “vida overhaul” (como más adelante se define) de la unidad.
- (iv) Salvo que la Compañía eligiese considerar la aeronave como salvamento, ésta seguirá siendo en todo momento de propiedad del Asegurado, quien no tendrá derecho de abandonarla.
- (v) No se pagará ningún reclamo bajo esta Sección si existiese algún otro seguro que diese lugar a indemnización por pérdidas o daño cubiertos bajo esta Sección y que haya estado o pudiese entrar en vigencia por cuenta o a favor del Asegurado sin el conocimiento ni el consentimiento de la Compañía (ver también Sección (iv)).

SECCION II. RESPONSABILIDAD LEGAL A TERCERAS PERSONAS

(QUE NO SEAN PASAJEROS)

COBERTURA

1. La Compañía indemnizará al Asegurado todas aquellas sumas por las cuales el Asegurado resultase legalmente responsable de pagar, y pagará, por compensación (incluyendo las costas cargadas al Asegurado) por daños personales accidentales (fuesen o no fuesen fatales) y daño accidental a la propiedad causados por la aeronave o por cualquier persona u objeto caído de la misma.

EXCLUSIONES APLICABLES SOLAMENTE A ESTA SECCION

2. Esta póliza no cubre reclamos resultantes de:
 - i) Daños personales (fuesen o no fatales) o pérdidas sufridas por cualquier director o empleado del Asegurado o de sus socios mientras estén actuando en el ejercicio de su empleo o en sus obligaciones para con el Asegurado.

- ii) Daños personales (fuesen fatales o no fatales) o pérdidas sufridas por cualquier miembro de vuelo, de cabina u otros tripulantes mientras se hallen en la operación de la aeronave.
 - iii) Daños personales (fuesen o no fatales) o pérdidas sufridas por cualquier pasajero mientras esté entrando, abordando o descendiendo de la aeronave.
 - iv) Pérdidas o daños a cualquier propiedad que pertenezca o que esté al cuidado, custodia o control del Asegurado.
3. La compañía no será responsable de aquellos reclamos ocasionados directa o indirectamente por, durante o como consecuencia de:
- a) Ruido (sea o no captado por el oído humano), vibración, bangsónico o cualquier fenómeno ocasionado por todo ello.
 - b) Polución y contaminación de cualquier clase de que fuera,
 - c) Interferencia eléctrica o electromagnética.
 - d) Interferencia con el uso de la propiedad, excepto si fuesen causados por o como resultado de choque, incendio, explosión, colisión o como resultado de una emergencia en vuelo registrado que cause una operación anormal de la aeronave.
- Nada de lo expresado en este párrafo anulara la Exclusión 9 de la Sección IV (a).

LIMITES DE INDEMNIZACION APLICABLES A ESTA SECCION

4. La responsabilidad de la Compañía bajo esta Sección, no excederá el monto especificado en la Parte 6, ii (C) de las Condiciones Particulares, deducida cualquier cantidad indicada en la Parte , ii (B), la Compañía sufragará adicionalmente las costas legales y los gastos incurridos con su consentimiento, por escrito, para la defensa de cualquier acción que pudiera suscitarse contra el Asegurado en reclamación de daños compensatorios cubiertos bajo esta sección, pero si el monto pagado u otorgado por indemnización en dicho reclamo excediese el límite de la cobertura, en este caso la responsabilidad de la Compañía en lo que respecta a dichas costas legales y gastos se limitará a la proporción que exista entre dichas costas legales y gastos y el límite de la cobertura en relación al monto pagado por daños compensatorios (ver también la Sección IV).

SECCION III.- RESPONSABILIDAD LEGAL A PASAJEROS COBERTURA

1. La Compañía indemnizará el Asegurado por todas aquellas sumas por las cuales el Asegurado resultase legalmente responsable de pagar, y pagará, como compensación (incluyendo las costas cargadas al Asegurado) en relación a:
- a) Daños personales accidentales (sean o no fatales) a pasajeros mientras estén entrando, a bordo o descendiendo de la aeronave, y
 - b) pérdidas o daños al equipaje y artículos personales de los pasajeros ocasionados por un accidente a la aeronave.

CON LA CONDICION DE QUE

- i) Antes de que un pasajero aborde la aeronave, el Asegurado, deberá tomar las medidas que sean necesarias para anular o limitar la responsabilidad por posibles reclamos bajo los incisos a) y b) mencionados en la amplitud permitida por la Ley.

- ii) Si las medidas indicadas en el párrafo anterior incluyen la emisión de un boleto de pasajero y de una etiqueta de equipaje, estos deberán ser cumplimentados correctamente y entrados al pasajero dentro de un tiempo razonable antes de que el pasajero aborde la aeronave.

En caso de no cumplir con la condición i) o ii), el límite de la indemnización de la Compañía bajo esta Sección no excederá del importe de la responsabilidad legal, si la hubiese, que hubiera existido de haber sido cumplida la condición.

EXCLUSIONES APLICABLES SOLAMENTE A ESTA SECCIÓN

- 2. La Compañía no será responsable por daños personales o pérdidas sufridas por:
 - i) Directores o empleados del Asegurado o de sus socios mientras estén actuando en el ejercicio de su empleo o en sus obligaciones para con el Asegurado.
 - ii) Miembros de vuelo, de cabina u otros tripulantes mientras se hallen ocupados en la operación de la aeronave.

LIMITES DE INDEMNIZACION APLICABLES A ESTA SECCION

- 3 La responsabilidad de la Compañía bajo esta Sección no excederá del monto especificado en la Parte 6, iii (C) de las Condiciones Particulares, exceptuando cualquier cantidad indicada en la Parte 6, III (B). La Compañía sufragará adicionalmente las costas legales y los gastos incurridos con su consentimiento, por escrito, para la defensa de cualquier acción que pudiera suscitarse contra el Asegurado en reclamación de daños compensatorios cubiertos bajo esta Sección, pero si el monto pagado u otorgado por indemnización en dicho reclamo excediese el límite de la cobertura, en este caso la responsabilidad de la compañía en lo que respecta a dichas costas legales y gastos se limitará a la proporción que existe entre dichas costas legales y gastos y el límite de la cobertura en relación al monto pagado por daños compensatorios (ver también la Sección IV).

SECCION IV (A).- EXCLUSIONES GENERALES APLICABLES A TODAS LAS SECCIONES Esta póliza no se aplica:

Cuando la aeronave esté siendo usada con cualquier fin ilegal o para cualquier otro propósito que no sea el establecido en las Condiciones Particulares y tal como se define en el párrafo "Definiciones".

- 1) Cuando la aeronave esté operando fuera de los límites geográficos establecidos en las Condiciones Particulares o esté operando en aeropuertos que no sean los que se indiquen también en las Condiciones Particulares, salvo que fuese por causa de fuerza mayor comprobable.
- 2) Cuando la aeronave sea tripulada en vuelo por alguna persona que no esté expresamente autorizada para ello en las Condiciones Particulares, no obstante la aeronave puede ser operada en tierra por cualquier mecánico autorizado por el Asegurado y que tenga licencia vigente para ello.
- 3) Cuando la aeronave esté siendo transportada mediante cualquier medio de transporte, excepto como resultado de un accidente que diese origen a un reclamo bajo la Sección I de esta Póliza.
- 4) Cuando la aeronave esté despegando, aterrizando o intentando hacerlo desde un lugar que no cumpla con las recomendaciones establecidas por el fabricante de la aeronave, salvo que fuese por causa de fuerza mayor comprobable.

- 5) Para la responsabilidad que hubiese asumido o los derechos a los que hubiese renunciado el Asegurado bajo cualquier convenio (exceptuando el boleto de pasajero y la etiqueta de equipaje expedidos bajo la Sección III de ésta), excepto en el caso de que dicha responsabilidad hubiese comprometido igualmente al Asegurado de no existir tal convenio.
- 6) Cuando el número total de pasajeros que se transporten en la aeronave exceda al número máximo de pasajeros declarados en las Condiciones Particulares.
- 7) Para los reclamos que fuesen pagaderos bajo cualquier otra póliza o pólizas, excepto en lo que se refiere al exceso de cantidad que hubiese sido pagadera bajo tal póliza o pólizas si este seguro no se hubiera efectuado.
- 8) Para las pérdidas, daños o responsabilidad directa o indirectamente causada, que hayan contribuido o que sean consecuencia de radiaciones iónicas o de contaminación por radioactividad.
- 9) Para los reclamos causados por:
 - a) Guerra, invasión, actos enemigos extranjeros, hostilidades (haya o no declaración de guerra), guerra civil, rebelión, revolución, insurrección, ley marcial, poder militar o usurpado o cualquier intento de usurpación de poder.
 - b) Cualquier detonación hostil de cualquier arma de guerra de fisión o fusión atómica, nuclear u otra reacción similar, fuerza o materia radioactiva.
 - c) Huelgas, motines, conmoción civil o disturbios laborales.
 - d) Cualquier acto de una o más personas, ya sean o no agentes de un poder soberano, con propósitos políticos o terroristas, fuesen las pérdidas o daño resultantes accidentales o intencionales.
 - e) Cualquier acto malicioso o de sabotaje.
 - f) Confiscación, nacionalización, embargo, restricción, detención, apropiación, requisición e título o e uso por o bajo la orden de cualquier gobierno (ya sea civil, militar o de facto), autoridad pública o local.
 - g) Secuestro, cualquier embargo ilegal o ejercicio injusto del control de la aeronave o de su tripulación en vuelo (incluyendo cualquier intento de dicho embargo o control) hecho por cualquier persona o personas a bordo de la aeronave actuando sin el consentimiento del Asegurado.

Por otra parte esta Póliza no cubre los reclamos cuando la aeronave esté fuera del control del Asegurado por razón de cualquiera de los riesgos arriba citados.

Se considerará que la aeronave ha sido devuelta al control del Asegurado cuando hubiera regresado indemne en un aeropuerto que no esté excluido por los límites geográficos de esta póliza y que sea enteramente apropiado para la operación de la aeronave (dicho regreso indemne requerirá que la aeronave se encuentre estacionado, con los motores apagados y que no se encuentre bajo ninguna coacción).

(B) CONDICIONES GENERALES APLICABLES A TODAS LAS SECCIONES

- 1) La debida observancia y cumplimiento de los términos, condiciones y anexos de esta póliza será una condición previa para la determinación de cualquier responsabilidad de la Compañía en efectuar cualquier pago bajo esta póliza.
- 2) El Asegurado deberá en todo momento usar a debida diligencia de actuar y hacer todo lo que sea practicable y razonable para evitar o disminuir cualquier pérdida.

- 3) El Asegurado deberá cumplir con todas las instrucciones de navegación aérea y de aeronavegabilidad, así como todos los requisitos solicitados por cualquier autoridad competente que afecten la seguridad de la aeronave y se asegurará de que:
 - a) La aeronave está en condiciones de operación al inicio de cada vuelo.
 - b) Todos los libros de bitácora y otros registros relacionados con la aeronave que son requeridos por cualquier reglamento oficial en vigor estén en todo momento al corriente estarán a disposición de la Compañía o de sus agentes en cualquier momento en que ésta lo requiera, así como la obtención de duplicados para que en el caso de destrucción de la aeronave estén siempre disponibles.
 - c) Los empleados y agentes del Asegurado cumplan con dichas instrucciones y requisitos.
- 4) Deberá darse aviso inmediato de cualquier hecho que pudiera dar lugar a un reclamo bajo esta póliza, tal como se establece en la Parte 8 de las Condiciones Particulares. En todos los casos el Asegurado:
 - a) Proporcionará todos los detalles por escrito de tal hecho y enviará inmediatamente el aviso de cualquier reclamo (de terceras personas o de pasajeros), adjuntando cualquier carta o documento relacionado con el mismo.
 - b) Dará aviso de cualquier procedimiento obstructivo.
 - c) Suministrará cualquier información adicional y colaboración que razonablemente pueda solicitar la Compañía.
 - d) No actuará de ninguna forma en detrimento o perjuicio para los intereses de la Compañía.

El asegurado no admitirá en ningún caso su responsabilidad ni efectuará ningún pago, ofrecimiento o promesa de pago alguno sin el consentimiento por escrito de la Compañía.
- 5) La Compañía tendrá el derecho (si así lo eligiese), en cualquier momento y por el período de tiempo que lo desee de tomar el control absoluto de todas las negociaciones y procedimientos y, en nombre del Asegurado, liquidar, defender o proseguir cualquier reclamación.
- 6) En el momento en que la Compañía otorgue una indemnización o efectúe un pago bajo esta póliza, el Asegurado la subrogará en todos sus derechos y recursos y cooperará en todo lo que fuese necesario para ayudarla a ejercitar tales derechos y recursos.
- 7) Si hubiese alguna modificación en las circunstancias o naturaleza de los riesgos que son la base de este contrato, el Asegurado dará aviso inmediato de la misma a la Compañía y ningún reclamo posterior a tal modificación será pagable, salvo que tal modificación hubiera sido aceptada por la Compañía.
- 8) Esta póliza podrá ser cancelada, ya sea por la Compañía o por el Asegurado, dando aviso por escrito de tal cancelación con 10 días de anticipación. Si fuese cancelada por la Compañía, ésta devolverá al Asegurado la parte de la prima no devengada de la póliza calculada a prorrata. Si fuese cancelada por el Asegurado la parte de la prima devuelta quedará a discreción de la compañía. No se efectuará ninguna devolución de prima con relación a cualquier aeronave sobre la que se haya pagado o sea pagadera una pérdida bajo esta póliza.

- 9) Esta póliza no podrá ser cedida en su totalidad o en parte, excepto con el consentimiento de la Compañía verificado mediante el correspondiente Anexo.
- 10) Esta póliza, no es una póliza de seguro Marítimo y las partes en ella involucradas expresamente conviene en que los términos en ella descritos no se interpretarán como tal.
- 11) Esta póliza se interpretará según la Ley Boliviana y cualquier disputa o diferencia entre el Asegurado y la Compañía será sometida a arbitraje en La Paz, Bolivia, de acuerdo con los requisitos leales para arbitraje que estén en vigencia en ese momento.
- 12) Cuando dos o más aeronaves estén aseguradas mediante la presente póliza, los términos de la misma se aplicarán separadamente a cada una de ellas.
- 13) No obstante que se hubiera incluido más de un Asegurado, ya sea mediante anexo o de otra forma, el total de responsabilidad de la Compañía con respecto a cualquiera o a todos los Asegurados, no excederá del límite(s) de indemnización establecido en esta póliza.
- 14) Si el Asegurado efectuase algún reclamo a sabiendas de que el mismo es falso o fraudulento en relación al monto o a cualquier otra cosa, la presente póliza quedará nula y todos los reclamos bajo la misma serán nulos y sin valor.

(C) – DEFINICIONES

- a) “Accidente” significa cualquier accidente o serie de accidentes provenientes de un solo suceso.
- b) “Unidad” significa una parte o un conjunto de partes (incluyendo cualquier subconjunto) de la aeronave a la cual le ha sido asignada una vida de reacondicionamiento general (overhaul Life) como una parte o un conjunto. Sin embargo, un motor completo con todas sus partes normalmente anexas cuando se saca para reacondicionamiento general o reemplazo, constituirá una simple Unidad.
- c) “Vida de Reacondicionamiento General” (Overhaul Life) significa la cantidad de uso, de tiempo operacional o calendario que, de acuerdo con el Certificado de Aeronavegabilidad determina cuando se necesita el mantenimiento o reemplazo general de una unidad.
- d) “Costo de la Vida de Reacondicionamiento General”, significa el costo de la mano de obra y materiales en el que se incurrirá, o en que podría incurrirse para el mantenimiento o reemplazo (lo que fuese necesario) a la terminación de la vida de reacondicionamiento general de la unidad dañada o de una similar.
- e) “Privado y Placer” significa el uso para fines privados y de placer, pero no el uso para negocio, profesión ni para alquiler o por remuneración.
- f) “Negocio” significa los usos establecidos en Privado y placer y, además, el uso en razón del negocio o profesión del Asegurado, pero no el uso para Alquiler o por remuneración.
- g) “Comercial”, significa los usos establecidos en Privado, Placer y Negocio y, además, el uso para traslado de pasajeros, equipaje, acompañando a los pasajeros y carga mediante alquiler o por remuneración.
- h) “Alquiler”, significa alquiler, arrendamiento o fletar (charter) por parte del Asegurado a cualquier persona, compañía u organización para uso Privado, Placer y Negocio solamente cuando la operación de la aeronave no esté bajo el control del Asegurado. El alquiler con cualquier otro fin NO está asegurado bajo esta póliza, a

menos que sea declarado específicamente por la Compañía en el párrafo USOS ESPECIALES DE ALQUILER de las Condiciones Particulares.

- i) Las definiciones e), f), g) y h) son los Usos normales y no incluyen instrucción, acrobacias, cacería, patrulla, control de incendios lanzamiento intencional, fumigación o derramamiento de cualquier materia, cualquier forma de vuelo experimental o de competencia, así como cualquier otro uso que involucre un riesgo anormal, pero cuando se otorgue cobertura para estos riesgos especiales se deberán dar los detalles de dichos uso(s) en las Condiciones Particulares en el renglón USOS ESPECIALES.
- j) “Vuelo” significa desde el momento en que la aeronave se mueve para elevarse, o intenta elevarse, mientras está en el aire y hasta que la aeronave complete su aterrizaje.
- k) “Carreteo” significa el movimiento de la aeronave por su propia fuerza y que no sea en vuelo tal como se ha definido. El carreteo se considerará que no cesa simplemente por razón de un paro temporal de la aeronave.
- l) “Anclado” significa, en el caso de una aeronave diseñada para acuatizar, mientras la aeronave esté a flote y no en vuelo o en carreteo como se ha definido le incluye los riesgos de lanzamiento y viraje.
- m) “En tierra” significa cuando la aeronave no está en vuelo, en carreteo anclado tal como se ha definido.