

III Simposio Iberoamericano de Seguros de Transporte

El pasado 14 y 15 de noviembre en Bogotá, con la participación de conferencistas Internacionales, se llevo a cabo e III Simposio Iberoamericano de Seguros de Transporte. En el siguiente artículo se resumen sus principales conclusiones y reflexiones de cara a 2013, el año de la liberalización del mercado de seguros.

Por:

Leonardo Umaña

Director Cámara Técnica de Seguros de Transporte
FASECOLDA

Fritz Stanbinger, Secretario General de la 'International Union of Marine Insurance' IUMI, resaltó, apoyándose en estadísticas de diversos centros de análisis y multilaterales, que la profundización de la crisis de la economía europea impactará negativamente la demanda de seguros marítimos o de transporte, al ser este el mercado que más aporta primas a nivel mundial (casi el 50% de las primas totales de las líneas de marine) y la moderada recuperación de la economía

norteamericana, no logrará por si sola compensar la caída europea. Lo mismo sucede con China¹, que aunque sigue registrando una tasa de crecimiento por encima del promedio mundial, presenta una desaceleración de su economía (del 10% en 2010 al 8%, proyección para 2012). En este difícil contexto, resalta el buen desempeño económico de Latinoamérica, región que surge como uno de los mercados más atractivos para apalancar el crecimiento de los seguros de transporte.

En la actualidad, América Latina contribuye con el 8,3% de las primas mundiales de seguro de transporte, por encima del 6,8% que aporta Estados Unidos y Canadá, por lo que para los grandes jugadores del seguro marítimo, como es el caso de los sindicatos de Lloyd's, Latinoamérica representa una gran alternativa de crecimiento.

» En la actualidad, América Latina contribuye con el 8,3% de las primas mundiales de seguro de transporte, por encima del 6,8% que aporta Estados Unidos y Canadá.

El Secretario de la IUMI advirtió también la caída en los precios de los seguros de transporte, al demostrar que a pesar de que los volúmenes de comercio han crecido por encima de 350% en los últimos 20 años, el volumen de primas que los aseguradores han cobrado para respaldar este mayor valor de la carga, sólo se ha incrementado en cerca del 150% (en volumen, el comercio ha crecido en cerca de 250% desde 1990).

Este menor valor de los seguros encuentra una explicación principal en el sustancial mejoramiento del riesgo derivado de los siguientes factores: la masificación del contenedor, la mayor idoneidad de los operadores logísticos (fruto de la tecnología y de la fuerte competencia internacional), el mejoramiento de la infraestructura (puertos, aeropuertos, vías, zonas de almacenamiento), los avances en comunicaciones

y en administración de riesgos, el desarrollo de nuevos empaques y embalajes, y la modernización de la flota marítima mundial.

Para Erika Schoch, Vicepresidenta Senior de Marine para Latinoamérica de la Swiss Re, y quien también fue conferencista, la caída del precio también se explica por la mayor capacidad de reaseguro² y por los mayores niveles de competencia entre aseguradoras y reaseguradoras, producto de la globalización.

Stabinger concluyó su análisis del contexto económico,

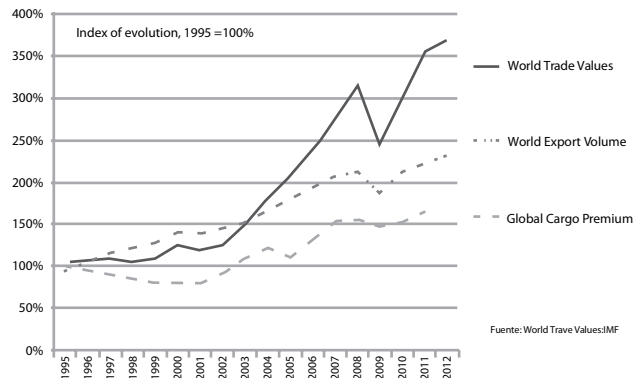


Gráfico 1. Comparación volumen de primas Vs. volúmenes de comercio.

pronosticando que el mundo moderno tendrá que acostumbrarse a salir de una crisis para entrar en otra, agregando que con tal nivel de incertidumbre, las metas de crecimiento de la industria del seguro marítimo no pueden depender únicamente de la correlación con el crecimiento del comercio y por lo tanto, debe invertirse en innovación (nuevas coberturas, esquemas de aseguramiento integrales³, productos más especializados, etc.) y en aumentar la penetración en mercados emergentes.

Bibliografía

1 - El mercado Chino aporta el 9% de las primas de carga a nivel mundial.

2 - En opinión de Erika Schoch, la mayor capacidad de reaseguro se explica a su vez por la caída mundial de las tasas de interés (convergencia de los mercados financieros) que volvió atractiva la rentabilidad del negocio reasegurador, propiciando la entrada de nuevos capitales.

Sobre el desempeño puntual del ramo de transportes en el agregado mundial, Stabinger resaltó que el crecimiento en primas de la línea de carga en 2011 correspondió a 9% en términos reales, ubicándose en un volumen de USD 17,2 mil millones (en el mismo periodo el crecimiento promedio en América Latina fue del 12% y en Colombia del 8%).

Con respecto a la siniestralidad del ramo a nivel mundial (línea de carga), se registró un incremento, al pasar de 68% en 2010 al 72% en 2011, obteniendo un resultado técnico cercano a cero, a consecuencia principalmente de las catástrofes naturales y las averías gruesas. Cabe resaltar que la siniestralidad en Colombia en 2011 fue del 34% (indicador que se mantiene en la actualidad y que se presenta como uno de los mejores del mundo según IUMI), menos de la mitad del estándar internacional, lo que supone una excelente noticia para



Fritz Stabinger

los aseguradores locales pero una posible incógnita para los consumidores: Por cada 100 dólares de prima que se paga en seguros de transporte, a nivel mundial se le devuelve al asegurado 72 dólares en pago de siniestros; en Colombia, solo 34.

En este sentido, Stabinger pronostica que con la liberalización del mercado asegurador, la siniestralidad empezará a converger hacia los niveles internacionales, por la vía de menores precios o mayores coberturas.

Rubén Gutiérrez, Marine Senior Underwriter para Europa y Latinoamérica de la Munich Re, insistió en la necesidad de asimilar el cambio en el riesgo de transporte que viene experimentando Colombia. Hace 10 años, el transporte era un ramo de frecuencia y no de severidad (frecuencia de hurtos fundamentalmente). Hoy, la severidad de los siniestros es cada vez más usual, en la medida en que el país se globaliza (acumulaciones en barcos por mayores volúmenes de comercio internacional; aumento del riesgo de avería gruesa; acumulaciones en puertos y zonas francas; mayor riesgo por incendio, inundación, terremoto o tsunami) y en que el ciclo blando⁴ que gobierna al mercado en la actualidad, ha permitido que se popularicen los seguros con coberturas de almacenamiento no temporal o no inherente al transporte como las pólizas Stock Throughput o STP.

Para el Gutiérrez, la transformación del riesgo de transporte, demanda que el proceso de suscripción cuente con mejor información y mejores herramientas para la apreciación, selección y control del riesgo (por

Bibliografía

3- En Estados Unidos por ejemplo, la necesidad de más primas ha propiciado un auge de pólizas Stock Throughput, que son seguros que a las coberturas clásicas de transporte integran la protección de la carga en almacenamiento no temporal o no propio del transporte. Estos negocios pueden suponer más primas para transporte, en perjuicio de la producción de los ramos de propiedad.

4- El ciclo blando se refiere al ciclo del negocio asegurador, en donde una amplia capacidad del mercado reasegurador mundial apalanca la caída de los precios y la flexibilidad de las condiciones de las pólizas.

Reflexión

ejemplo, modelos de estimación de pérdidas o valoración de acumulaciones), independientemente de la amplitud de las coberturas, la flexibilidad de las condiciones o el nivel de precios de las pólizas. En otras palabras, la sana y fuerte competencia que debe mantenerse entre aseguradoras, no debería flexibilizar los requerimientos de información o la utilización de herramientas de modelación del riesgo.

- » La sana y fuerte competencia que debe mantenerse entre aseguradoras, no debería flexibilizar los requerimientos de información o la utilización de herramientas de modelación del riesgo.

Una mejor información de las operaciones de los asegurados y de los agregados de acumulación, permite focalizar o priorizar la inversión en administración de riesgos, optimizar la compra de reaseguro y ajustar las condiciones al tipo de riesgo (deducibles, límites y garantías), por solo mencionar aspectos distintos a la obvia utilización de la información en los modelos de tarifación.

Otros de los temas de análisis y discusión que se desarrollaron en el Simposio fueron:

- Administración del riesgo logístico en redes globales de transporte
- Administración exitosa de siniestros: El reto de avería gruesa y la recuperación de pérdidas.
- El límite de responsabilidad del transportador de carga en Colombia: De espaldas a la práctica internacional.
- Los retos que impondrá la liberalización para el mercado asegurador de transporte.

Las presentaciones, transcripciones y el análisis completo de las conferencias desarrolladas en el Simposio pueden ser consultadas en www.fasecolda.com/eventos.



Rubén Gutiérrez

Reflexiones finales

Información: Las aseguradoras que participan en el ramo de transporte deberán retomar e insistir en la consolidación de una base de datos gremial de producción y siniestros, que provea el insumo necesario para caracterizar el mercado asegurado (identificación de oportunidades de penetración).

Así podrán diseñar y focalizar los esquemas de administración de riesgos, medir las exposiciones, diseñar mejores clausulados y suministrar al gobierno elementos objetivos de siniestralidad que permitan ajustar o diseñar una política pública de transporte orientada hacia la continuidad y competitividad de la cadena de suministros, último punto sobre el cual se pronunció en el Simposio el viceministro de Transporte, Nicolás Estupiñán, a propósito de la reciente creación del Observatorio del Transporte de Carga, donde el gobierno espera el aporte del sector asegurador (especialmente la caracterización de los siniestros).

Penetración: El mejoramiento del riesgo que ha fomentado menores tarifas, demanda la exploración o profundización en nichos de poca penetración, como el de transportistas o el de PYMES.

En el mercado de grandes clientes corporativos, el nicho clásico, habrá oportunidades de mayores primas, en la medida en que se ofrezcan mayores y más especializadas coberturas, ofreciendo protecciones integrales a lo largo de la cadena de suministro.

Sostenibilidad: La mayor participación de siniestros de alta severidad, impone al ramo el reto de mejorar sus métodos de valoración de acumulaciones. Las averías gruesas en particular, dejaron de ser algo lejano o improbable para convertirse en actor principal de la siniestralidad.

En 2011, casi la mitad de los siniestros que pagó el ramo fueron derivados de averías gruesas. Es hora de empezar a tarifar la cobertura de avería gruesa (que suele regalarse en las pólizas) y de capacitar a los abonados en la suscripción y ajuste de este tipo de cobertura.

Regulación: El gremio asegurador deberá cerrar filas y promover la pronta modificación del artículo 1031, que define inadecuadamente la limitación de responsabilidad

de transportador de carga terrestre cuando el remitente no reporta el valor de sus mercancías.

Sobre este aspecto, COLFECAR y ACOLOSE, que hicieron presencia en el Simposio y que reconocen la necesidad de modificar la norma, aceptaron participar en una mesa de trabajo conjunta a la que también se invitará a los gremios más representativos de generadores de carga, para estructurar y entregar al Ministerio de Transporte o al legislativo, un proyecto concreto de modificación.

La Cámara de Transporte se ofreció a ejercer la secretaría técnica de esta mesa de trabajo.

Liberalización: La mejor forma de enfrentar la liberalización del mercado asegurador será ofreciendo productos similares a los que empezarán a ofrecer desde el exterior y con la misma calidad.

Cuando no sea posible competir con tasas por las capacidades, la diversificación y economías de escala de mercados como el de Lloyd's, se tendrá que reforzar el servicio al cliente, la atención de siniestros, los canales de comercialización y los valores agregados. El conocimiento personalizado de los clientes será fundamental.



3er Simposio Iberoamericano de Seguros de Transporte

Transformación del riesgo en la red global

Fritz Stabinger Rubén Gutiérrez Leonardo Umaña



Samuel Israel



Zeyan Zhang



Rafael Illescas
José Vicente Guzmán



Vinod Singhal

