

**ANALISIS DEL IMPACTO DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL  
PASAJEROS FRENTE AL CONSUMIDOR FINAL POR FALTA DE  
REGLAMENTACION.**

**NADHIA BUSTOS ORDOÑEZ  
SAMUEL GONZALEZ  
CUSTODIO ABRIL ROMERO  
KARLOC CONTRERAS BUELVAS**

**UNIVERSIDAD DE LA SABANA  
FACULTAD DE DERECHO  
ESPECIALIZACIÓN EN SEGUROS Y SEGURIDAD SOCIAL  
BOGOTA D.C.  
2006**

**ANALISIS DEL IMPACTO DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL  
PASAJEROS FRENTE AL CONSUMIDOR FINAL POR FALTA DE  
REGLAMENTACION.**

**NADHIA BUSTOS ORDOÑEZ  
SAMUEL GONZALEZ  
CUSTODIO ABRIL ROMERO  
KARLOC CONTRERAS BUELVAS**

**Proyecto de grado**

**ASESOR ACADEMICO  
LUIS EDUARDO CORCI**

**UNIVERSIDAD DE LA SABANA  
FACULTAD DE DERECHO  
ESPECIALIZACIÓN EN SEGUROS Y SEGURIDAD SOCIAL  
BOGOTA D.C.  
2006**

## INDICE

	<b>Pag</b>
FORMULACION DEL PROBLEMA	1
JUSTIFICACION	2
OBJETIVOS	3
MARCO TEÓRICO	4
INTRODUCCIÓN	5
1 DEFINICION DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL	6
1.1. ORIGEN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL PASAJEROS	7
1.2. HISTORIA DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN COLOMBIA	8
1.3. LEGISLACION DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA	9
2. SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PASAJEROS	11
2.1. RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL	12
2.2. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL	14
2.3. AMPAROS ADICIONALES A LA COBERTURA BÁSICA	15
2.4. PARTES QUE INTERVIENEN EN EL CONTRATO.	16
2.4.1 Tomador	16
2.4.2. Asegurado	16
2.4.3 Beneficiario.	17
2.4.4 Tipo de vehículos y trayectos asegurados	17
2.5 PROCESO DE SUSCRIPCIÓN Y EMISIÓN DE PÓLIZAS.	18
2.5.1 Emisión de pólizas de responsabilidad Civil pasajeros con operador	19
2.5.2 Emisión de pólizas de responsabilidad Civil pasajeros por la Compañía de seguros.	20
2.6 ASISTENCIA JURIDICA.	21

	4
3. EL MERCADO ASEGURADOR	23
3.1 POLITICA COMERCIAL EN LAS ASEGURADORAS	28
3.1.1 Seguros Colpatria:.	28
3.1.2 Agrícola de Seguros:	28
3.1.3. Central de Seguros:	29
3.1.4. Colseguros:	30
3.1.5. Córdor	30
3.1.6. Seguros del Estado:	30
3.1.7. Liberty Seguros SA.	30
4. CONCLUSIONES	32
5. RECOMENDACIONES	34
BIBLIOGRAFÍA	35

## **FORMULACION DEL PROBLEMA**

Inicialmente solo tres compañías del mercado asegurador comercializaban las pólizas de seguros de Responsabilidad Civil Pasajeros, lo que originaba el manejo de tarifas unificadas y suficientes y las cuales cubrían la prima pura, gastos de intermediación y el factor G lo que garantizaba un buen servicio y respaldo al asegurado. Dada la estabilidad que mostró el ramo y la falta de reglamentación clara sobre la comercialización del mismo se generó una feroz competencia entre las compañías de seguros (nuevas y antiguas en el ramo) que finalmente impacto al consumidor final.

Para la operación y administración de las pólizas de Responsabilidad Civil Pasajeros se crea en el mercado la figura del "Operador", el cual básicamente asume la administración de los procesos sin generar ningún valor agregado en la cadena de servicio y por el contrario encárese los gastos administrativos del ramo.

## JUSTIFICACION

Históricamente el sector transportador y en especial el transporte de pasajeros por tierra se ha caracterizado por no tener unas normas claras y bien definidas en lo referente a su habilitación, normas básicas para la prestación del servicio y responsabilidad civil contractual y extracontractual que afectan a los propietarios y empresas transportadoras, a partir de 1993 el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte comienza a expedir decretos y leyes que definen los criterios en relación con este tipo de empresas, es así como desde 1.998 algunas aseguradoras han venido explotando el ramo de Responsabilidad Civil Pasajeros.

En los años recientes se presenta un aumento en la siniestralidad, disminución en las primas y aumento en los costos de intermediación los cuáles disminuyen la rentabilidad del ramo y deterioran el servicio. Con base en lo anterior se crea la necesidad de efectuar un análisis que permita diagnosticar los aspectos más relevantes en la comercialización y administración técnica y operativa del ramo de Responsabilidad Civil Pasajero que generan impactos en los resultados de las aseguradoras, empresas transportadoras y pasajeros con el fin de garantizar su sostenibilidad.

## **OBJETIVOS**

### **OBJETIVO GENERAL**

Analizar el riesgo comercial generado por sobrecostos y falta de reglamentación en el ramo de Responsabilidad Civil Pasajeros que permita definir una normatividad clara orientada a facilitar la comercialización y aumentar la competitividad del mismo y así mejorar la situación del usuario final del producto.

### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

1. Analizar la evolución del ramo de Responsabilidad Civil Pasajeros.
2. Determinar las prácticas actuales en el mercado y sus opciones de aseguramiento.
3. Proponer alternativas frente a la comercialización y futuro del producto.

## MARCO TEÓRICO

El Seguro de Responsabilidad Civil pasajeros en Colombia inicialmente era voluntario, según estimaciones de ASOTRANS (Asociación de Transportadores Colombianos) en el año 1997 cerca del 68% del parque automotor destinado al servicio público en el país no tenía ningún tipo de seguros, para la época las aseguradoras que emitían pólizas de automóviles para vehículos destinados al servicio público de pasajeros no discriminaban sus cifras de primas emitidas y siniestralidad Incurrida de acuerdo al tipo de servicio del vehículo asegurado. El seguro de Responsabilidad Civil se encontraba incluido en aquellas pólizas de autos que tomaban algunos transportadores, con unos cubrimientos bajos la mayoría de las veces, dado que se buscaba asegurar el vehículo y no terceros como los pasajeros, en caso de siniestros que afectaban la responsabilidad civil era enfrentada por cada empresa, lo cual estaba en contra de los intereses de los afectados, debido a procesos de conciliación demasiado largos y desventajosos.

A través de la Ley 105 de 1.993 y posteriormente la ley 336 de 1.996 se unifican los principios para la regulación y reglamentación del transporte público, así mismo con el decreto 091 de enero 1.998 se establecen las normas para la habilitación y la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en las modalidades de Pasajeros, Carga y Mixto, entre estas normas se define la obligatoriedad de adquirir una pólizas de seguros que amparen los riesgos inherentes al transporte (Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual), lo cual origina la comercialización como ramo independiente de las pólizas de automóviles del ramo por parte de las compañías aseguradoras.

Con los decretos 170 y 175 de 2001 del Ministerio de Transporte el Gobierno Nacional reglamenta a las empresas de transporte público terrestre de pasajeros la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y

económico bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como son la libre competencia y la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.

Transcurridos 7 años de comercialización del producto se requieren análisis que permita diagnosticar el comportamiento de las principales variables que impactan al consumidor final y así definir recomendaciones que generen mejores condiciones para el cliente final.

## INTRODUCCIÓN

El sector transportador y en especial el transporte de pasajeros por tierra se ha caracterizado por no tener unas normas claras y bien definidas en lo referente a su habilitación, normas básicas para la prestación del servicio y responsabilidad civil contractual y extracontractual que afectan a los propietarios y empresas transportadoras. A partir de 1993 el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte comienza a expedir decretos y leyes que definen los criterios en relación con este tipo de empresas, es así como desde 1.998 algunas aseguradoras han venido explotando el ramo de Responsabilidad Civil Pasajeros.

En los años recientes se presenta un aumento en la siniestralidad, disminución en las primas y aumento en los costos de intermediación los cuáles disminuyen la rentabilidad del ramo y deterioran el servicio. Inicialmente solo tres compañías del mercado asegurador comercializaban las pólizas de seguros de Responsabilidad Civil Pasajeros, lo que originaba el manejo de tarifas unificadas y suficientes y las cuales cubrían la prima pura y el factor G lo que garantizaba un buen servicio y respaldo al asegurado. Dada la estabilidad que mostró el ramo y la falta de reglamentación clara sobre la comercialización del mismo se generó una feroz competencia entre las compañías de seguros (nuevas y antiguas en el ramo) que finalmente impacto al consumidor final. Para la operación y administración de las pólizas de Responsabilidad Civil Pasajeros se crea en el mercado la figura del "Operador", el cual básicamente asume la administración de los procesos sin generar ningún valor agregado en la cadena de servicio y por el contrario encárese los gastos administrativos del ramo.

Todo lo anterior genera la necesidad de analizar el impacto en el usuario final por falta de reglamentación en el ramo de Responsabilidad Civil Pasajeros y así poder definir pautas que permitan desarrollar una normatividad clara orientada a facilitar

la comercialización, el aumento de la competitividad del mismo y mejorar la situación del usuario final del producto.

## 2. DEFINICION DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

Jurídicamente se entiende que el concepto de responsabilidad civil de una persona o colectivo, nace cuando se infiere un daño a terceras personas debido a la propia actuación (o a la ausencia de ésta). En este caso, la justicia o la ley respectiva exigirán al responsable reparar o indemnizar por los daños ocurridos.

Los artículos 1494 y 2341 Código de Comercio detallan el nacimiento de las obligaciones:

***(..) “El que ha cometido un delito o culpa que ha inferido un daño a otro es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga”. (...)***

Entiendase que la responsabilidad civil se traduce en reintegrar o reestablecer el estado patrimonial que tenía el afectado antes de ser víctima o recibir las consecuencias del acto que produjo el daño. Para contrarrestar el efecto de una reclamación por estas causas es posible transferir esta responsabilidad financiera de la ocurrencia del riesgo a empresas del sector asegurador, es así como las compañías aseguradoras mediante un contrato asumen en nombre del asegurado “posible responsable” las reclamaciones de indemnización que pudiesen surgir contra este. Generalmente las aseguradoras que suscriben este tipo de seguro incluyendo en su amparo básico los gastos por la defensa jurídica del asegurado ( aun en exceso de la suma asegurada ) y del igual forma cubren la indemnización hasta el tope detallado en las cláusulas de la póliza.

La responsabilidad civil puede ser contractual cuando procede del incumplimiento de un contrato válido, para el caso en estudio el contrato es el de transportes por medio del cual un contratante se obliga por una contraprestación a conducir de un

lugar a otro por determinado medio de transporte y en el plazo fijado personas ò cosas.

La responsabilidad civil puede ser extracontractual cuando tiene lugar por declaración legal de un acto antijurídico por negligencia del responsable o cuando medie dolo o culpa. Para el interés del tema en cuestión esta aparece cuando durante el transporte acaecen eventos como volcamientos o choques entre otros que terminan generando lesiones o víctimas mortales.

Para el transporte de pasajeros este tipo de seguro de responsabilidad civil es de carácter obligatorio según lo reglamentado en el Decreto 1 de 1990 artículo. 12 que modifica el artículo 994 del Código de Comercio, mediante el cuál el gobierno dictamino que en materia de transportes es indispensable contar con las coberturas de responsabilidad civil.

### **1.1. ORIGEN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL PASAJEROS**

Para abarcar el origen de este producto hacemos un resumen de los primeros seguros en la industria.

A pesar que los orígenes de este producto datan históricamente de fechas anteriores a 1600, solo entrado el siglo XVII se instituyen las primeras aseguradoras dando respuesta a la solicitud hecha por el pueblo londinense quien fue víctima de un incendio que derribó gran parte de Londres en 1666. Para 1.668 también en Londres se instituye “Lloyd´s” compañía que hasta la fecha lleva el liderato por su experiencia en seguros de propiedad, su éxito se debió al uso de la teoría de la ley de los grandes números desarrollada por Blas Pascal en 1634 y la construcción de la primera tabla de mortalidad realiza por Edmund Halley.

Desde este siglo el mundo vio nacer la industria aseguradora la cual hoy sigue las teorías aplicadas por Lloyds” y cuenta con compañía propias en cada país del globo. Para este momento histórico la responsabilidad civil como producto existía

de manera genérica, es decir, reclamaciones hechas por terceros, sin embargo debido al florecimiento de actividades con particularidades propias como: transporte, la caza, el derecho, la medicina y otras, se vio la necesidad de crear un seguro específico que respaldara a estos profesionales en el desarrollo de su actividad.

Específicamente en Colombia los primeros visos de un producto que respaldara la operación transporte se dio alrededor de 1.874 cuando se crea la primera compañía de seguros en Colombia, esta desarrollo una cobertura específica para los cargamentos que se llevaban por el río Magdalena, es así como en enero de 1875 se aprobó la primera tarifa de transportes para movilización de carga al interior del país y residualmente exportaciones con amparos de saqueo, pérdida total y hurto.

## **1.2. HISTORIA DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN COLOMBIA.**

Es importante resaltar que se puede hablar de historia del transporte en Colombia solo a mediados del siglo XIX, para esa fecha el volumen de importaciones y exportaciones efectuadas en el país es relativamente bajo, nuestros campesinos trasladaban las materias primas recolectadas a través de medios realmente básicos, el transporte terrestre se efectuaba básicamente a través de mulas, en algunas áreas que gozaban de fuentes fluviales no tan lejanas, utilizaban este medio para el transporte; sin embargo, por ser los únicos medios de transporte resultaban realmente onerosos, no daba oportunidad para pensar en ser productores internacionales y menos de contar con una red de transporte terrestre de carga y de personas importante. Para dar un ejemplo de la vivencia de la época solo hasta 1.954 llegaron los primeros camiones al interior del país desde Barranquilla que era en su momento el principal puerto del país.

Solo hasta finales del siglo emergió la demanda internacional del café colombiano, esto de la mano del acompañamiento estatal cuando decide estructurar la red

férrea nacional. La Doctora Maria Teresa Ramírez plantea en su tesis Doctoral<sup>1</sup> contrariamente a lo que históricamente se pensó, que realmente el impacto del desarrollo de la red férrea en Colombia no fue la punta de lanza del desarrollo del país, la demora en su desarrollo generó, ante la necesidad de la movilización de las personas y de la carga (Café y otros productos), el desarrollo inmediato de vías al interior de nuestra geografía. En esta época, también se definió la reglamentación para la construcción y conservación de carreteras y caminos, se ordeno la limpieza y canalización de diferentes ríos y se diseñó el primer plan vial nacional con participación de firmas constructoras extranjeras.

Desde finales del siglo XIX y hasta la fecha el transporte en Colombia es un modelo cambiante y progresista mediante la construcción de nuevas vías, túneles y puentes, en el sector terrestre ha puesto en funcionamiento nuevamente la red férrea, mejoró las condiciones de servicio y seguridad en los aeropuertos y trabaja constantemente en la adecuación y mantenimiento de las vías fluviales y marítimas lo que acerca al país a los conceptos de globalización que el mercado a nivel mundial maneja y que desde hace años hace desaparecer las fronteras de la soberanía de los países cuando de producción se trata.

### **1.3. LEGISLACION DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA**

Ley 105 de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

**Ley 01/ 02/ 1996:** Por la cual se unifican los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo,

---

<sup>1</sup> Tesis Doctoral "On Infrastructure and Economic Growth" , Maria Teresa Ramirez

Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo y Terrestre y su operación en el Territorio Nacional. Disposiciones generales para los modos de transporte.

A través del decreto 091 de 1998 y los decretos 170,171, 172 y 174 de Febrero 5 de 2001 el Ministerio de Transporte reglamento el Estatuto Nacional del Transporte (Ley 336 de 1996)

A través de Ley 769 del 2002, se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan entre otras disposiciones: Obligatoriedad de los seguros de SOAT y Responsabilidad Civil Pasajeros, disposiciones generales para los modos de transporte.

Decreto 1347 del 2005, Por el cual se regula el ingreso de vehículos al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga

Manual de Funciones y Requisitos Ministerio de Transporte Resolución 7111 del 8/08/2003 y Resolución 9641 del 19/11/2003.

## 2. SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PASAJEROS

A través del decreto 091 de 1998 y los decretos 170,171, 172 y 174 de Febrero 5 de 2001 el Ministerio de Transporte reglamento el Estatuto Nacional del Transporte (Ley 336 de 1996), cuyo propósito fundamental es la seguridad, especialmente relacionada con los usuarios de esta industria, el carácter de prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte. El Ministerio de Transporte garante de este propósito dispuso como acción concreta a cargo de los operadores del sistema de transporte terrestre la obligatoriedad de adquirir los seguros de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual para expedirles sus licencias de operación.

El Decreto 170 de feb 5 de 2001, en armonía con este imperativo estableció que la vigencia de los seguros sería condición necesaria para la operación de los vehículos vinculados a las empresas autorizadas para prestar el servicio público de transporte terrestre de pasajeros. El objeto y coberturas básicas de la póliza de responsabilidad civil para empresas dedicadas al transporte terrestre de pasajeros corresponden a las relacionadas con perjuicios materiales ocasionados a los terceros y pasajeros afectados por los cuales la empresa transportadora sea civilmente responsable con ocasión de un accidente de tránsito.

Artículo 19. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:<sup>2</sup>

1. Póliza de Responsabilidad Civil Contractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

---

<sup>2</sup> Artículo 19 de los Decretos 171 a 175 de Febrero de 2001

- a) Muerte,
- b) Incapacidad permanente,
- c) Incapacidad temporal,
- d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 smmlv, por persona.

2. Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

- a) Muerte o lesiones a una persona,
- b) Daños a bienes de terceros,
- c) Muerte o lesiones a dos o más personas,

Artículo 20. Vigencia de los seguros. La vigencia de los seguros contemplados en este Decreto será condición para la operación de los vehículos vinculados legalmente a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad.

Artículo 69. Obligatoriedad de los seguros. A partir de la publicación del presente decreto, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual en este señaladas se exigirán a todas las empresas que cuenten con licencia de funcionamiento o que ya se encuentren habilitadas y en todo caso, serán requisito y condición necesaria para la prestación del servicio público de transporte por parte de sus vehículos propios o vinculados.<sup>3</sup>

El seguro de responsabilidad Civil contractual para transportadores de pasajeros, tiene como objeto el resarcimiento de los ocupantes, pasajeros o sus causahabientes, los cuales se constituyen en beneficiarios del seguro y tienen

---

<sup>3</sup> Artículos 20 y 69 de los Decretos 171 a 175 de Febrero de 2001

acción directa para reclamar la indemnización a la compañía de seguros, sin perjuicio de las prestaciones que deba reconocer directamente el asegurado. La responsabilidad civil, cuyo fundamento esencial es la culpa, en sus distintos grados (grave, leve y levísima), lo que equivale a decir, que la Responsabilidad Civil opera bajo los fundamentos de la culpa penal (no dolosa) y se edifica en las nociones de imprudencia, impericia, imprevisión, negligencia, etc., se constituye en Responsabilidad civil extracontractual cuando no existe vinculo jurídico previo y en Responsabilidad civil contractual cuando existe un vinculo jurídico (Empresa/pasajero)

Los límites máximos de responsabilidad contractual de la compañía de seguros, lo constituyen los valores o límites asegurados descritos en el contrato de seguro, por lo general son los definidos como mínimos por la ley, 60 S.M.M.L.V, en algunos casos las empresas transportadoras contratan límites más altos.

## **2.1. RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL**

Comprende el resarcimiento de los perjuicios materiales descritos en el contrato de seguros, causados a terceros, por los cuales el asegurado sea civilmente responsable, con ocasión de un accidente de tránsito, con el vehículo de transporte de servicio público de transporte terrestre de pasajeros asegurado. La compañía de Seguros deberá indemnizar hasta por la suma asegurada estipulada en el contrato de seguros, los perjuicios materiales causados a terceros, derivados de la responsabilidad civil extracontractual en que incurra el asegurado de acuerdo con la ley, por lesión, muerte o daños a bienes, con ocasión del desarrollo de la actividad de transporte público de pasajeros.

Los amparos básicos y límites definidos por la ley son:

- **Daños a bienes de terceros:** 60 salarios mínimos mensuales legales vigentes

- **Lesiones o muerte a una persona:** 60 salarios mínimos mensuales legales vigentes
- **Lesiones o muerte a dos o mas personas:** 120 salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Los amparos básicos o de ley, aquí descritos operan en exceso de los valores asegurados por el seguro de daños corporales causados a las personas en accidente de tránsito (SOAT).<sup>4</sup> La cobertura o amparos básicos son obligatorios por cada vehículo que comprende el parque automotor de la empresa transportadora asegurada.

## **2.2. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL**

Comprende el resarcimiento de los perjuicios materiales descritos en el contrato de seguros, causados al pasajero, por los cuales el asegurado sea civilmente responsable, con ocasión de un accidente de tránsito, con el vehículo de transporte de servicio público de transporte terrestre de pasajeros asegurado. La compañía de Seguros deberá indemnizar hasta por la suma asegurada estipulada en el contrato de seguros, los perjuicios materiales causados al pasajero, derivados de la responsabilidad civil contractual en que incurra el asegurado de acuerdo con la ley, por lesiones corporales o muerte, con ocasión del desarrollo de la actividad de transporte público de pasajeros.

Los amparos básicos y límites definidos por la ley son:

- Muerte: Hasta 60 salarios Mínimos mensuales legales vigentes.
- Incapacidad permanente: Hasta 60 salarios Mínimos mensuales legales vigentes.
- Incapacidad temporal: Hasta 60 salarios Mínimos mensuales legales vigentes.

---

<sup>4</sup> Decreto 171 de Febrero de 2005 Ministerio de Transporte.

- Gastos, médicos, quirúrgicos, Farmacéuticos y hospitalarios: Hasta 60 salarios Mínimos mensuales legales vigentes

La cobertura o amparos básicos y límites son otorgados en forma obligatoria para cada pasajero de acuerdo con la ley. Los amparos básicos o de ley, aquí descritos operan en exceso de los valores asegurados por el seguro de daños corporales causados a las personas en accidente de tránsito (SOAT).

### **2.3. AMPAROS ADICIONALES A LA COBERTURA BÁSICA**

Las compañías de seguros que ofrecen las pólizas de responsabilidad civil a empresas transportadoras en su diseño de producto ajustado a la Ley han definido coberturas adicionales al amparo básico, a continuación haremos una descripción o compendio general de dichas coberturas adicionales. Las coberturas adicionales y otras son detalladas dentro de este estudio en el análisis comparativo de las compañías aseguradoras

- Amparo de protección patrimonial: Las compañías de seguros introducen este amparo a las pólizas de Responsabilidad Civil expedidas a las empresas transportadoras terrestres de pasajeros, usualmente utilizado en las pólizas de Autos, este amparo o cobertura adicional, indemniza los perjuicios materiales originados en accidente de tránsito cuando el conductor del vehículo asegurado se encuentre bajo el influjo de bebidas embriagantes, drogas alucinógenas o psicotrópicas o desatienda las señales de tránsito.
- Gastos de defensa: Las compañías de seguros introdujeron a las pólizas exigidas por la ley la indemnización a los gastos en que incurra el asegurado por concepto de honorarios profesionales de abogados que lo apoderen en audiencias de tránsito y en proceso penal como coberturas adicionales, la asistencia en proceso civil ó incidentes de reparación

integral hacen parte del básico; depende entonces de las coberturas adicionales, las tarifas que cada compañía establece. Así mismo algunas compañías se limitan a reconocer únicamente los gastos de defensa en los procesos penales y civiles dejando las audiencias en tránsito o audiencias de conciliación a cargo del asegurado.

- Otros amparos adicionales: Como estrategia comercial las compañías de seguros ofrecen amparos adicionales, a veces sin costo, tales como los Daños morales, Auxilio funerario, Cobertura de Vida al conductor y tripulante, casa cárcel y amparo al equipaje. También es posible otorgar restablecimiento automático del valor asegurado una vez pagado el siniestro, descuentos en las pólizas de daños, hurto, casco, lucro cesante, seguro obligatorio de accidentes de tránsito y pólizas de responsabilidad civil de ley.

#### **2.4. PARTES QUE INTERVIENEN EN EL CONTRATO.**

A continuación haremos descripción o definición de las personas naturales o jurídicas que forman parte de dicho contrato.

**2.4.1. Tomador.** De acuerdo con lo previsto en el decreto 091 de 1998 el tomador de la póliza es la empresa transportadora terrestre de pasajeros, legalmente constituida, debidamente autorizada para operar por las autoridades competentes.

**2.4.2. Asegurado.** Para efectos de la póliza de responsabilidad civil Transportadores de pasajeros, se entiende como asegurado la persona natural o jurídica que como tal figure en la póliza, por lo general las compañías aseguradoras exigen que el asegurado sea el conductor debidamente autorizado por la empresa transportadora o el propietario del vehículo afiliado.

**2.4.3. Beneficiario.** Cualquier persona distinta del asegurado que tiene derecho a recibir la prestación asegurada, ya sea la víctima o sus causahabientes designados por la ley, según el caso. Algunas aseguradoras excluyen adicionalmente a los parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad. Para efectos de la Responsabilidad Civil Contractual los beneficiarios son los pasajeros o sus causahabientes. Para efectos de la Responsabilidad Civil Extracontractual los beneficiarios son los terceros afectados o sus causahabientes.

**2.4.4. Tipo de vehículos y trayectos asegurados.** De acuerdo con los decretos 170 a 175 de 2002 en donde se dictan normas para la constitución, administración y operación de las empresas de transporte terrestre de pasajeros, se definen los siguientes tipos de vehículos y servicio habilitados, para prestar el servicio público de transporte de pasajeros.

**Tipo de vehículos.**

- Buses
- Busetas
- Taxis
- Mixtos
- Colectivos
- Servicio especial de Turismo
- Servicio especial

**Trayectos.** Es el ámbito de operación autorizado a una empresa dentro del perímetro de los servicios asignados, Radio de acción o influencia geográfica del servicio prestado.

- **Metropolitano.** Radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal en vehículos de tipo colectivo, por lo general se refiere al transporte Colectivo Urbano, dentro de un mismo municipio o área metropolitana, reglamentado por el decreto 170 de 2001.
- **Intermunicipal e interdepartamental.** Transporte publico de pasajeros por carretera, aquellas empresas que se dedican al transporte colectivo de pasajeros entre municipios o departamentos reglamentado por el decreto 171 de 2001.
- **Transporte individual de pasajeros.** Transporte publico individual de pasajeros en Vehículos Taxi, el servicio prestado en forma individual en trayectos urbanos, metropolitanos intermunicipales e interdepartamentales, reglamentado por el decreto 172 de 2002.
- **Servicio especial.** Transporte automotor de pasajeros en vehículos de servicio especial, servicio individual o colectivo en taxis o Buses busetas o micros, en trayectos urbanos, Metropolitanos o Intermunicipales o interdepartamentales, reglamentado por el decreto 173 de 2002.
- **Servicio Mixto.** Transporte automotor de pasajeros en vehículos de servicio Mixto, servicio de transporte Urbano; intermunicipal o veredal, en el cual se transportan pasajeros y Carga, generalmente se presta en camperos y camionetas, reglamentado por el decreto 174 de 2002

## **2.5. PROCESO DE SUSCRIPCIÓN Y EMISIÓN DE PÓLIZAS.**

Apoyados en el comparativo de compañías aseguradoras que comercializan la responsabilidad civil para empresas transportadoras, a continuación realizaremos una descripción general del proceso de Emisión de pólizas y de atención de siniestros. En lo referente a emisión de pólizas describiremos la emisión de pólizas cuando interviene un operador y la emisión de pólizas cuando lo realiza directamente la compañía de seguros.

Aunque resaltamos algunas ventajas y desventajas de cada proceso, no pretendemos con las siguientes descripciones generales determinar cual de los procesos de suscripción de pólizas es mas favorable, cada compañía aseguradora ha implementado su proceso, los resultados financieros, los indicadores de servicio y persistencia de los clientes son esenciales para las compañías al decidir cual es el procedimiento mas adecuado.

**2.5.1. Emisión de pólizas de responsabilidad Civil pasajeros con operador.** El operador es un Outsourcing contratado por la compañía de seguros, cuya responsabilidad y funciones tienen que ver con la administración de intermediarios, apoyo en la comercialización de producto, capacitación a asesores, Emisión de pólizas, gestión de cartera y apoyo en el tramite de siniestros, el Modelo de operador es utilizado por 3 aseguradoras (Colpatria, Central y Solidaria y Colseguros) los honorarios que percibe el operador corresponden a un % de los recaudos efectivamente realizados.

El operador disminuye a la aseguradora la carga administrativa y facilita procesos de operación. Particularmente el seguro de responsabilidad civil es un producto que requiere de alto ingrediente administrativo dado que dicho seguro requiere de un carné por vehículo, una certificación del seguro de cada automotor, con el fin de que sea autorizada su operación por parte de los entes de control y adicionalmente, el volumen de vinculaciones y desvinculaciones de vehículos a la empresa tomadora del seguro, lo que implica movimientos diarios.

Una vez la empresa transportadora toma la decisión de comprar la póliza para su parque automotor, entrega al corredor u operador, el listado de vehículos afiliados y en operación en dicho listado detalla cada automotor (Marca, Modelo, Tipo, Trayectos, Números de identificación, Placa, nombre del conductor o propietario,), adicionalmente entrega, relación de siniestros del año anterior, documentos que soporten que es una empresa transportadora Legalmente Constituida, Certificar por escrito la siniestralidad durante el último año u obtener relación de siniestros pagados o pendientes del último año.

Adicionalmente debe tener vigentes las licencias de operación y funcionamiento para la empresa y aprobadas todas las rutas que opera.

La aseguradora una vez verificada la información recibida procede a dar su autorización al operador para que expida la correspondientes pólizas, por lo general estas pólizas están conformadas por una carátula en donde se especifican las condiciones del seguro (los de ley), se identifica al tomador, asegurado y beneficiario; junto con la carátula de cada póliza generalmente va anexo el listado de vehículos y un carné de identificación por cada uno de los automotores y por cada cobertura dado que no hay una reglamentación uniforme para las pólizas y carnés, cada compañía aseguradora utiliza el formato de póliza autorizado por los entes de control, y para los carnés de identificación utiliza el diseño que considera adecuado. Algunos corredores u operadores diseñan los carnes de identificación de la cobertura para cada vehículo y los anexan a la póliza entregada a cada empresa transportadora. La no uniformidad en los carné de identificación de coberturas causa inconvenientes a las autoridades de tránsito ya que por la multiplicidad de formatos, es muy difícil para ellos establecer la veracidad de este tipo de documentos.

**2.5.2 Emisión de pólizas de responsabilidad Civil pasajeros por la compañía de seguros.** Algunas compañías de seguros asumen integralmente todo el

proceso desde la cotización, suscripción y entrega de las pólizas, en algunos casos cuentan con infraestructura tecnológica, procesos administrativos y operativos eficientes lo cual les permite controlar todo el proceso, con costos aparentemente razonables. En la practica encontramos que en algunos casos la velocidad de entrega de documentos, administración de cartera y tramites de administración, de las flotas de vehículos es lenta y a veces ineficiente, sin tener en cuenta que se requiere de una estructura que permita capacitar y hacer acompañamientos a la fuerza de ventas.

La aseguradora, por solicitud del intermediario presenta la correspondiente cotización y una vez recibe la orden en firme para expedir las pólizas, verifica la información recibida, procede a otorgar la cobertura y ordena al área encargada la expedición de la correspondientes pólizas, por lo general estas pólizas están conformadas por una carátula en donde se especifican las condiciones del seguro (los de ley), se identifica al tomador, asegurado y beneficiario. Junto con la carátula de cada póliza generalmente va anexo el listado de vehículos y un carné de identificación, por cada uno de los automotores y por cada cobertura, dado que no hay una reglamentación uniforme para las pólizas y carnets, cada compañía aseguradora utiliza el formato de póliza autorizado por los entes de control, y para los carné de identificación utiliza el diseño que considera adecuado. Algunas aseguradores en coordinación con los intermediarios de seguros han implementado el proceso de suscripción y administración de las pólizas, en las instalaciones del cliente, buscando con esto reducir tiempos de respuesta y mejorar el servicio ofrecido al transportador.

## **2.6. ASISTENCIA JURIDICA.**

En el tema de asistencia jurídica las compañías de seguros han ajustado el amparo de asistencia jurídica a la nueva legislación penal, hay ofertas de acompañamiento desde el accidente, la audiencia de conciliación o audiencia en transito (en los municipios que aun se utiliza) hasta el proceso penal y civil; para

esto en la mayoría de los casos, cada Empresa de Transportes cuenta con sus Abogados de confianza que serán asignados por el propio asegurado, destacando que una vez se realice la asistencia jurídica el profesional del derecho podrá enviar la correspondiente factura o cuenta de cobro sin que esta pueda exceder las tarifas establecidas por la Compañía de Seguros en la respectiva cobertura, dentro de los límites de tiempo establecidos para ello y junto con los respectivos soportes.

Los abogados son nombrados por la empresa transportadora o en su defecto algunos intermediarios de seguros ofrecen este servicio el cual es reembolsado por las aseguradoras. Algunas aseguradoras, facilitan la atención de los procesos de conciliación a sus clientes y reducen los costos al conductor, cuando la aseguradora tiene suscrito convenio con el centro de conciliación.

### 3. EL MERCADO ASEGURADOR

Inicialmente, las coberturas comercializadas por las aseguradoras correspondían a las coberturas básicas, 60 salarios mínimos legales mensuales vigentes, las compañías aseguradoras, se limitaron a la cobertura obligatoria por la ley, con algunas coberturas adicionales tales como el amparo patrimonial, con el cual se elimina la exclusión correspondiente a la objeción del siniestro imputable al conductor por conducir bajo la influencia del alcohol o drogas y cuando se violan las normas de tránsito.

En la búsqueda de lograr cada vez mayor participación en el mercado de la Responsabilidad Civil pasajeros, y dado que las coberturas a pesar de ser obligatorias permiten adiciones o mejoras, desde 1998 el producto ha presentado variaciones o modificaciones, las cuales han marcado su evolución o desarrollo. El restablecimiento del valor asegurado por pago de siniestro fue incluido prácticamente desde que inicio la comercialización del producto, quiere decir que se elimina el cobro de prima adicional, por reestablecer el valor asegurado una vez este se agota por pago de un siniestro.

Algunas iniciativas de corredores y transportadores permitieron que las aseguradoras ofrecieran coberturas mas altas que las mínimas exigidas, es así como hoy encontramos coberturas de 300 y 400 salarios mínimos legales vigentes.

Contrario a la exigencia de la ley puede darse en aras de “ahorrar” que algunos empresarios de transporte contraten pólizas de accidentes personales, con lo cual reducen aproximadamente en un 16% el costo en cuanto a arp se refiere.

Con el fin de incursionar en nichos de mercado, como el servicio especial o de turismo, algunas aseguradoras unificaron las tarifas y en algunos casos bajaron sustancialmente las primas para aquellos servicios dedicados al transporte escolar y transporte de empleados, así mismo algunas aseguradoras redujeron los deducibles, encontrando que en algunos casos el deducible ofrecido es cero(0) .

Con los buenos resultados de la siniestralidad del servicio público individual (Taxis) las primas para este segmento de transportadores se redujeron y se ofrecen coberturas adicionales como el seguro de vida para el conductor, auxilio exequias y descuentos adicionales en coberturas de daños y hurto o pólizas con cobertura integral, Casco, SOAT y Responsabilidad Civil de ley. Algunas aseguradoras eliminan la exclusión referente a los daños corporales o muerte de los familiares o cónyuge del conductor o propietarios del vehículo.

Dado que muchos de los fallos dictados por los jueces incluyen un componente moral adicional al daño material, algunas aseguradoras han incluido este amparo con el fin de ampliar la cobertura y contar con un elemento diferenciador.

El plazo para el pago de las primas se constituye como un elemento que en un momento dado define la decisión del empresario de transporte, encontrando ofertas de pago a 60, 90, 120, 180 días o modalidades de vigencia y pago mensual. Se incluye el servicio de casa cárcel sin costo adicional para el conductor y el lucro cesante cuando tiene la cobertura de Daños. Es adicionado el amparo al tripulante y el amparo al equipaje por pérdida ocasionada por un accidente.

En algunos casos se suscriben pólizas con deducibles de 5 a 10 millones con lo que se reduce sustancialmente el costo de las primas, dejando en manos de la empresa transportadora la atención de todos los siniestros que se encuentran por debajo del deducible acordado.

En adición a las coberturas de ley algunas aseguradoras ofrecen la responsabilidad civil (PLO), predios, labores y operaciones con coberturas que van hasta los 2.000 millones, así mismo se ofrecen segunda capa o coberturas adicionales a la cobertura básica y que operan en exceso, es decir que la empresa transportadora puede comprar adicional a los seguros de ley, un segundo seguro con cobertura igual a la básica y en caso de siniestro y en el evento que el perjuicio ocasionado sea superior a la cobertura de la póliza el asegurado puede utilizar la segunda póliza como cobertura suplementaria. Por lo general la segunda capa o cobertura adicional es más económica y el deducible corresponde a la primera póliza suscrita o contratada.

Como cobertura adicional por pasajero, es ofrecido el auxilio Exequial por silla o pasajero.

Queremos identificar a continuación otra serie de prácticas actuales del mercado asegurador en la comercialización del producto de R.C. Pasajeros (sin olvidar que se trata de un seguro obligatorio), las cuales, a pesar ser a todas luces objeto de una competencia que se sale de los parámetros técnicos del seguro, sin duda se han constituido en una “costumbre” para varias aseguradoras.

Aunque la mayoría de las compañías aseguradoras cuentan con sus tarifas estructuradas para liquidar técnicamente los riesgos que le son ofrecidos, existen algunas que simplemente lo que persiguen es obtener el negocio con base en “descuentos” sobre cotizaciones ya presentadas a los clientes y/o intermediarios por otra aseguradora, con lo cual logran generalmente conseguir la cuenta, porque

saben de antemano que le será muy difícil a la otra Compañía reconsiderar los términos de esa manera.

Según la magnitud e importancia de los programas presentados, las aseguradoras estipulan porcentajes de comisión de intermediación que generalmente están en un rango del 15% al 20%. No obstante, se está volviendo práctica de algunas Compañías el otorgar comisiones que en ocasiones pueden llegar incluso hasta un 35%, no necesariamente por la magnitud del negocio sino por el solo hecho de querer ganárselo así implique que técnicamente no sea el más rentable.

Dada la cercanía que en este tipo de seguros tienen las Compañías aseguradoras con algunos de sus clientes, podrían darse situaciones como la de ofrecer al gerente y/o propietario de las empresas transportadoras abrirles clave directamente en las aseguradoras para que de esta manera les puedan girar directamente las comisiones de los negocios y obtener obviamente una orden en firme inmediata del programa. Es importante mencionar que las claves se deben otorgar única y exclusivamente a personas (naturales o jurídicas) Corredores de seguros, Agencias asimiladas, Agencias de Seguros y Agentes independientes ó dependientes, que demuestren ser idóneas en el mercado asegurador, que cumplan con requisitos de experiencia, estudios, tradición y, lo cual a su vez debe ser regulado por la Superintendencia Financiera.

Como una forma de atenuar los impactos financieros y buscar la mejor opción para los clientes, las Compañías Aseguradoras para negocios de volúmenes importantes de primas como por ejemplo los que superen los \$100.000.000, suscriben pólizas de cobro y pago mensual, ya que un pago anual representaría un esfuerzo muy alto por parte del cliente. No obstante, y como una nueva práctica del mercado, estamos observando que algunas aseguradoras conceden expedir pólizas de cobro y pago mensual para clientes que no necesariamente generan primas con montos elevados, solo con el fin de acceder a los negocios.

Esto en el fondo se convierte en una financiación que obviamente beneficia al cliente, pero perjudica el accionar técnico y financiero del mercado.

El seguro de Responsabilidad Civil Pasajeros está encaminado a cubrir la totalidad del parque automotor de las empresas aseguradas con el fin de brindar una cobertura integral y adecuada a las necesidades de los asegurados en concordancia con el marco legal. No obstante, ya se observan en el mercado, Compañías que hacen caso omiso de este principio rector y sencillamente llegan a expedir pólizas INDIVIDUALES, lo cual obviamente va en contravía de la esencia de este seguro y de la cobertura integral que ya mencionamos.

Como una manera de tener un equilibrio financiero adecuado, en los contratos de seguros en general se establecen unos plazos puntuales para el pago de la prima por parte del tomador de la póliza, los cuales oscilan generalmente entre 30 y 60 días contados a partir de la fecha de inicio de vigencia. No obstante, y como lo mencionábamos anteriormente, en la práctica se observa que existen Aseguradoras que con el fin de llegar a ganarse los negocios, pueden ofrecer plazos para el pago de las primas de hasta 120 días y en algunas ocasiones hasta más, con lo cual obviamente ponen también en riesgo su estabilidad financiera, máxime si tenemos en cuenta que este ramo en particular presenta unos costos operativos y una siniestralidad bastante significativos.

En el mercado asegurador siempre partimos que la competencia entre las Compañías se efectúa teniendo en cuenta el alcance de las coberturas, los deducibles, las tarifas adecuadas y técnicamente concebidas, así como otros plus adicionales como los programas de Control de pérdidas, capacitaciones, apoyos logísticos que están todos en función directa con el desarrollo adecuado de la administración de riesgos del cliente.

No obstante, últimamente lo que podemos apreciar en el mercado es que algunos operadores se alejan de estos argumentos técnicos, para buscar figuras de persuasión diferentes como son el de efectuar invitaciones a los propietarios y/o gerentes de las firmas transportadoras a eventos netamente sociales, como fiestas, agasajos, lo cual constituye una práctica totalmente ajena a la sana competencia del mercado.

Hay prácticas que de manera regular se aprecian en la suscripción tales como la inclusión de una tabla de descuentos por buena experiencia, la cual fija unos porcentajes de participación de utilidades con el asegurado al final del período, siempre tomando como base los índices de siniestralidad incurrida en la póliza. Esta es una manera técnica y además atractiva para los asegurados que sin duda marca un buen plus para el contrato de seguro.

### **3.1. POLITICA COMERCIAL EN LAS ASEGURADORAS**

**3.1.1. Seguros Colpatria:** Incluye daño moral con un sublímite del 20% del valor asegurado en Responsabilidad Civil. Ofrece la modalidad de Predios , labores y operaciones(PLO) con coberturas de \$1.000, \$1.500 y \$2.000 millones de pesos. Adicionalmente, comercializa capas en exceso de las capas primarias a un costo del 45% de la tarifa establecida para la capa básica; como valores agregados Seguros Colpatria S.A. suministra el servicio de control de pérdidas y capacitación en manejo defensivo y orientación jurídica.

**3.1.2. Agrícola de Seguros:** Incluye Daño Moral con el mismo sublímite de Colpatria. Ofrece como Plus Póliza de RC PLO con coberturas de \$300 y \$500 Sublímite por evento de \$100 Millones. Prima \$4.500.000. Ofrece la modalidad de “Capas en Exceso” cobrando el 35% de la Tarifa. Se habla en el mercado de un buen servicio en la atención de Siniestros.

**3.1.3. Central de Seguros:** Las tasas son más bajas en trayectos intermunicipales, incluso para buses y busetas son más baratas que sus propias tarifas de urbano. Manejan la opción de amparar o no al conductor y al ayudante. Incluyen cobertura de Pérdida de equipaje y Gastos Funerarios por “Silla”, con recargo de la prima de RCC.

**3.1.4. Colseguros:** Poseen operador “Camacho” quien tiene tasas preferenciales muy bajas. Se reconoce el servicio de Indemnizaciones como excelente. Ofrece como Plus una Póliza de \$200.000.000 por vehículo con una prima de \$180.000.

**3.1.5. Cóndor:** En urbanos son los más baratos, revisan cada negocio y ofrecen condiciones muy por debajo de su tarifa oficial.

**3.1.6. Seguros del Estado:** Además de la cobertura básica ofrecen segundas capas de \$500 y \$1.000 millones con colocación facultativa. Manejan línea de escolares e intermunicipal con cobertura nacional. Igualmente otorgan daños morales del 20% del valor asegurado en responsabilidad Civil.

#### **3.1.7. Liberty Seguros SA.**

- El Portafolio de Liberty en Servicio Público esta compuesto en un 70% por Taxis, el 30% restante lo constituyen vehículos pesados mayores a 4 toneladas, Buses, Busetas y Camiones de Carga.
- Poseen un CENTRO DE SERVICIO AUTOMOTRIZ, , con 35 Personas, en el cual INSPECCIONAN, SUSCRIBEN E INDEMNIZAN. Desarrollan todo el proceso desde la inspección hasta el recaudo y la gestión de cartera.
- La atención del Siniestro se inicia a través de una llamada a Andiasistencia ó en forma directa en el Centro de Servicio Automotriz de Fontibón.

- Manejan el esquema de REACCION INMEDIATA, a través de ANDIASISTENCIA, cuando no se usó el servicio de Reacción Inmediata, el Tercero o el Asegurado son atendidos directamente por la Aseguradora.
- Pagan mensualmente al “Centro de Conciliación de Unicentro”
- Tienen menos del 2% de la Reserva, en “Llamamientos en Garantía”.
- Tienen contratado un médico externo que va 1 o 2 veces por semana y estudia los casos, estableciendo los parámetros de negociación en lesiones y/o muerte.
- Los deducibles que manejan son: 20% Mínimo 4 SMMLV ó 30% Mínimo 2 SMMLV, para cualquier amparo.
- Las comisiones están entre el 15% y 25%.
- Este producto no hace parte del Oleoducto.
- Ofrecen con mucho éxito el servicio de Primas Mensuales, las cuales son recaudadas en el CSA.

#### 4. CONCLUSIONES

- Las normas vigentes exigen a las compañías de seguros informar al ministerio de transporte y a la superintendencia de puertos la cancelación automática por no pago de primas y la revocación unilateral de las pólizas; encontramos que las compañías de seguros, informan estas situaciones, pero consideramos que esta información debería ser utilizada por los entes de control para sancionar o suspender las licencias de operación de las empresas que no cuentan con la cobertura. A la fecha no conocemos casos de empresas transportadoras que hayan sido sancionadas por operar sin contar con los seguros de RC. Es así como algunos empresarios del transporte se aprovechan de esto para dotar a sus vehículos de los carnés, que certifican el seguro aunque en realidad pueden estar sin cobertura por no pago o por que lo revocaron, una vez cumplieron el requisito de presentar la póliza para su habilitación por el ministerio de transporte.
- A veces en el afán de buscar mejores tarifas puede darse que algunas empresas transportadoras permitan la revocación de las pólizas o terminación automática por no pago, se presta para eventuales carruseles; es decir que una transportadora se asegure durante un año en varias aseguradoras, pasando de una en una, a medida que se revocan las pólizas, evadiendo así el pago de las primas y dejando a las aseguradoras con la carga de los siniestros.
- Algunos operadores sin consultar previamente con la aseguradora han implementado practicas de recaudar uno a uno los seguros, es decir entregan y recaudan con cada propietario o conductor las primas, labor que de acuerdo con las normas debe hacer la empresa tomadora del seguro quien es responsable del pago de las primas a la aseguradora, el

incumplimiento del pago de las primas por parte de varios asegurados, trae como consecuencia la terminación automática del contrato de seguros, por tratarse de una póliza colectiva en cabeza de un tomador, dejando sin cobertura a todos los vehículos, es decir, aquellos que pagaron individualmente la póliza corren el riesgo de quedarse sin seguro. La comercialización de los seguros de responsabilidad civil uno a uno y no a la empresa transportadora, se presta para que vehículos que no tienen las debidas autorizaciones y no cumplen con los mínimos requisitos, adquieran dichos seguros, con lo cual las compañías aseguradoras estarían de una u otra forma amparando posibles vehículos piratas o gemelos.

- Para el parque automotor cuya vigencia sea superior a 25 años, el empresario o propietario deberá demostrar que ha efectuado la repotenciación del vehículo, de acuerdo con lo previsto por la ley. Podría pensarse que esta exigencia no es un requerimiento estricto actualmente en el mercado y adicionalmente la reglamentación a las aseguradoras no es clara en la exigencia del documento correspondiente a este requisito, con lo cual las aseguradoras en cierta medida contribuyen a que el riesgo de los negocios suscritos sea potencialmente mayor. En este sentido las aseguradoras deben constituirse en contrapeso que ayude a los entes de control a que aquellos vehículos que no cumplen con los requisitos circulen con sus respectivas pólizas.
- Los transportadores podrían aprovechar algunos valores agregados, como el seguro de vida que ofrecen algunas aseguradoras para el conductor y ayudante, como mecanismo para evadir el pago de ARP. En caso de accidente recurren al seguro de vida otorgado por la aseguradora, logrando así indemnizar a los beneficiarios, nos parece razonable que esta cobertura solo se debe otorgar cuando el conductor esta afiliado a una ARP.

## 5. RECOMENDACION

- Definitivamente se hace necesario que este seguro en su calidad de obligatorio, cuente con una regulación más estricta por parte del estado y los entes de control para enmarcarlo en condiciones y costos unificados. Es decir al igual que el SOAT, se tengan unas tarifas uniformes con parámetros muy claros y además regidos por condiciones adicionales como deducibles, plus a ofrecer que guarden proporción con el objeto del seguro, todo esto encaminado al cumplimiento del servicio social para el cual fue creado. Un esquema sería implementar tarifas fijas acordes al riesgo por rutas y tipos de vehículo, tarifas que deben ser publicadas por los entes oficiales en cada empresa, para que cada propietario tenga claridad de la tarifa oficial que paga.
- Fortalecer la administración de riesgos en las empresas de transporte, cultura organizacional, capacitación integral a conductores, operarios en general y directivos de las mismas firmas que permitan canalizar todos los esfuerzos de la aseguradora hacia la adecuada suscripción, fortalecimiento y crecimiento de este seguro, lo cual sin duda alguna creará unas condiciones favorables para el usuario final, que en últimas es la razón de ser de este tipo de pólizas. Aquí y en razón a que la tarifa es uniforme se debe aprovechar y negociar el porcentaje de reinversión de la ARP.
- La vigencia debe ser obligatoria como mínimo un año, esto es responsabilidad social, no es admisible que circulen y presten servicio vehículos con un carne que solo sirve para presentarlo a las autoridades de tránsito, los cuales no pueden constatar si esta vigente o no. Podría asemejarse al manejo de soat, en el cual la póliza es irrevocable

- Se debe implementar una base de datos unificada en la que participen todas las compañías de seguros, en donde se puedan detectar, aquellas transportadoras que realizan revotaciones unilaterales o que por mora en el pago de las primas se les revoca unilateralmente las pólizas, y ubicar vehículos no autorizados.

## BIBLIOGRAFIA

- Legislación vigente en el sector transportador, Ley 105 de 1993, ley 36 de 1996, decreto 091 de 1998, decretos 170 a 175 de 2001.
- OSSA, Efrén. Teoría General de Seguros, Bogota, Colombia: Editorial Temis. AÑO. Y EDITORIAL.
- DE LA VEGA, Antonio. Bases de Derecho de Obligaciones. Editorial Temis. Bogotá. Colombia, 2002
- Jaramillo, Carlos Ignacio. Estructura de la forma en el Contrato de Seguro. Editorial Temis, S.A.Colombia, 2001
- ZULETA TORRES, Bernardo. El Contrato de Seguros en el Nuevo Código de Comercio. Editorial Temis, Bogota, 2003
- DE LIMA LOS CORREDORES DE SEGUROS MANUAL DE ILUSTRACION CLIENTES 1993.Bogotá. Colombia.
- DICCIONARIO ENCICLOPEDICO DE DERECHO USUAL. Guillermo Cabanellas. Editorial Heliasta. 25° Edición. 1997.
- VOCABULARIO JURIDICO. Asociación Henri Capitant. Publicado bajo dirección de Gerard Cornu. Editorial Temis. 1995.
- SEGUROS COMERCIALES. Mackenzie Mauricio, editorial Temis 1995
- COMENTARIOS AL CONTRATO DE SEGUROS. Hernán Fabio López Blanco. 2° Edición. Editores Dopre 1993.

