



UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ

ULEAM

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO, INVESTIGACIÓN, RELACIONES
Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL. CEPIRCI.**

MAESTRÍA EN FINANZAS Y COMERCIO INTERNACIONAL

TESIS DE GRADO

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE:

MAGISTER EN FINANZAS Y COMERCIO INTERNACIONAL

TEMA:

**“El Seguro de Transporte y su incidencia en el Comercio Internacional en
la ciudad de Manta período 2010-2013.”**

AUTOR:

Economista Carlos Luis Palacio Hanze

TUTOR:

Economista Jorge Gresely, Mg

Manta – Manabí - Ecuador

2014

UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ

ULEAM

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO, INVESTIGACIÓN,
RELACIONES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL. CEPIRCI**

MAESTRÍA EN FINANZAS Y COMERCIO INTERNACIONAL

**TESIS PRESENTADA PARA OPTAR EL GRADO DE MAGÍSTER
EN FINANZAS Y COMERCIO INTERNACIONAL**

Los Honorables Miembros del Tribunal Examinador aprueban el
informe de investigación sobre el tema:

**“El seguro de transporte y su incidencia en el Comercio internacional
en la ciudad de Manta período 2010-2013.”**

FIRMAS

Presidente del Tribunal _____

Miembro del Tribunal _____

Miembro del Tribunal _____

Miembro del Tribunal _____

CERTIFICADO

En mi calidad de tutor de tesis certifico que el trabajo versado sobre:

“El Seguro de Transporte y su incidencia en el Comercio Internacional en la ciudad de Manta periodo 2010-2013”

Presentado previo a la obtención del Grado de Magíster en Finanzas y Comercio Internacional, fue elaborado bajo mi dirección, orientación y supervisión, sin embargo el proceso investigativo, los conceptos y resultados, son de exclusiva responsabilidad del autor:

Economista Carlos Luis Palacio Hanze

Consecuentemente me permito dar su aprobación y autorizo su presentación y sustentación de grado.

Economista Jorge Gresely, Mg

Tutor

UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ

ULEAM

**FACULTAD DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIOS INTERNACIONALES
DECLARACIÓN EXPRESA DE LA AUTORÍA**

DECLARO QUE:

La tesis de Maestría denominada “El seguro de transporte y su incidencia en el Comercio Internacional en la ciudad de Manta período 2010-2013”, ha sido desarrollada con base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros, conforme las citas que constan el pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía.

Consecuentemente esta tesis es de mi autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico de la tesis en mención.

Carlos Luis Palacio

AGRADECIMIENTOS

Ante todo agradezco a Dios, a la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí que me dió la oportunidad de estudiar la Maestría, a todas las personas que de alguna manera colaboraron en la realización de mi tesis y a mi Director por su paciencia y dedicación en el desarrollo de la misma.

Dedicatoria

Dedico esta tesis primeramente a Dios por bendecirme y permitirme llegar hasta estas instancias,

A mis padres, quienes a lo largo de mi vida han velado por mi bienestar y educación siendo mi apoyo en todo momento

A mis hijos, por ser mi inspiración a seguir adelante, queriendo siempre brindarles el ejemplo de la superación.

INDICE GENERAL

CONTENIDO	PÁGINA
CAPITULO I PROBLEMA	1
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.1 1.1.1 CONTEXTUALIZACIÓN	1
CONTEXTO MACRO	2
1.1.1.1 CONTEXTO MESO	3
1.1.1.2 CONTEXTO MICRO	4
1.1.1.3 1.2 ANÁLISIS CRÍTICO.	5
1.3 PROGNOSIS.	6
1.4 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	7
1.1.4.1 FORMULACIÓN DEL SUBPROBLEMA	7
1.5 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA.	8
1.6 JUSTIFICACIÓN	9
1.7 OBJETIVOS	10
OBJETIVO GENERAL	10
1.7.1 1.1.7.2.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS	10
CAPITULO II	11
MARCO TEÓRICO	
2.1 ANTECEDENTES DE ESTUDIO SOBRE EL TEMA QUE SIRVEN DE BASE A LA NUEVA INVESTIGACIÓN.	11
2.1.1 ANÁLISIS HISTORIO LÓGICO DE LA ACTIVIDAD DEL SEGURO EN EL ECUADOR	12
2.1.2 EL CONCEPTO DE SEGURO	22
2.1.3 PRINCIPALES TIPOS DE SEGURO	23

PECULIARIDADES DEL SEGURO DE TRANSPORTE COMO ELEMENTO A TENER EN CUENTA EN LA ACTIVIDAD DEL COMERCIO INTERNACIONAL.	24
1.1.4 LEGISLACIÓN QUE NORMA EL SEGURO DE TRANSPORTE.	24
1.1.5 LA PÓLIZA DEL SEGURO DE TRANSPORTE.	25
1.1.6 PRINCIPALES RIESGOS QUE CUBRE EL SEGURO DE TRANSPORTE.	27
1.1.7 2.2. FUNDAMENTO FILOSÓFICO	29
2.3 CATEGORÍAS FUNDAMENTALES	31
2.3.1 DEMANDA DEL SECTOR EMPRESARIAL	31
2.3.1.1 ESTADÍSTICA DE CONTRATACIÓN	31
2.3.2 LEGISLACIÓN SOBRE EL CONTRATO DEL SEGURO	33
2.4 HIPÓTESIS	36
2.5 VARIABLES	36
2.5.1 INDEPENDIENTE	36
DEPENDIENTES	36
CAPITULO III	37
2.5.2 METODOLOGÍA	
3.1 TIPOS DE INVESTIGACIÓN	37
3.1.1 POR EL ALCANCE	37
3.1.2 POR LA FACTIBILIDAD DE APLICACIÓN	37

3.1.3 POR LOS OBJETIVOS	38
3.1.4 POR EL LUGAR	38
3.1.5 POR LA NATURALEZA	38
3.2 POBLACIÓN Y MUESTRA	39
3.2.1 TAMAÑO DE LA MUESTRA	39
3.3 OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES	40
3.3.1 INDEPENDIENTE	40
3.3.2 DEPENDIENTE	40
3.4 RECOLECCIÓN Y TABULACIÓN DE LA INFORMACIÓN	41
3.5 PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS	41
CAPITULO IV RESULTADOS	42
4.1 DESCRIPCIÓN DE LOS RESULTADOS	42
4.2 COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS	56
CAPITULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	58
5.1 CONCLUSIONES	58
5.2 RECOMENDACIONES	59
CAPITULO VI 6. PROPUESTA	61
6.1 PLAN DE PROMOCIÓN DEL SEGURO DE TRANSPORTE	61

PARA LOS COMERCIANTES Y EMPRESARIOS DE LA CIUDAD DE MANTA EN LA PROVINCIA DE MANABÍ.	
6.2 JUSTIFICACIÓN	61
6.3 FUNDAMENTACIÓN	61
6.4 OBJETIVO GENERAL	62
6.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	62
6.5 IMPORTANCIA	63
6.6 UBICACIÓN SECTORIAL	63
6.7 FACTIBILIDAD	64
6.8 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA	65
6.9 DESCRIPCIÓN DE LOS BENEFICIARIOS.	65
6.10 PLAN DE ACCIÓN	66
6.10.1 DESCRIPCIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN	67
6.10.2 MALLA CURRICULAR	68
6.10.3 TALLER DE CAPACITACIÓN PRÁCTICA	69
6.11 6.11 ADMINISTRACIÓN	70
6.12 FINANCIAMIENTO	70
6.13 PRESUPUESTO	70
EVALUACIÓN	71
Bibliografía	72

RESUMEN

La presente tesis se realiza a partir de la necesidad de buscar alternativas para dinamizar la actividad del seguro de transporte en la ciudad de Manta de modo que dicha actividad repercuta positivamente sobre la posibilidad de salvaguardar la mercadería y contribuya a disminuir las pérdidas económicas que afectan fundamentalmente a las empresas exportadoras.

La realización de este estudio es fundamental para revelar a empresarios y comerciantes en general, los beneficios que brindan los seguros de transporte para salvaguardar la mercadería. Específicamente este estudio está dirigido a los empresarios y comerciantes que operan en la ciudad de Manta. La investigación a realizarse conviene a los intereses de caracterización de la situación actual de los seguros de transporte con énfasis en las pérdidas que ocurren por no acogerse a los beneficios de los mismos.

Los beneficios que este trabajo proporcionará son de carácter socioeconómico y contribuirá en ayudar a diagnosticar el estado de la problemática y proponer alternativas que contribuyan a solucionar el problema planteado una vez que la información haya sido debidamente procesada.

Después de determinar la factibilidad de aplicación de las acciones que se recomendarán y obtener los correspondientes resultados, podrán tomarse

decisiones que favorezcan la dinamización de la actividad de los seguros de transporte y contribuyan a disminuir las consecuencias negativas de no tenerlos en cuenta como un elemento esencial para el comercio en el universo de empresarios comerciantes y cuyos beneficiarios serán, en última instancia los habitantes de Manta , de manera particular y los de la provincia de Manabí en general.

SUMMARY

This thesis is made from the necessity for looking alternatives to dynamic the transportation insurance activity in the city of Manta, so that this activity has positive repercussions in the possibility of keeping safe the merchandise and also contribute to decrease economic losses that fundamentally affect the exporting companies.

The realizing of this study is fundamental for revealing to the businessman's and traders in general, the benefits that transportation insurance brings for keeping safe the merchandise. Specifically this study is made for the businessman's and traders who operate in the city of Manta. This research is in the interests to characterization of the current situation in the transportation insurance with attention in losses that happens for not taking it.

The benefits proposed in this research have socioeconomic character and will contribute to help diagnose the problem and propose alternative solutions to solve it out, once the information have been processed.

After we determinate the feasibility in application of the recommended actions and to obtain the corresponding results, it can be possible to take decision that favoring the dynamization of the activity in transportation insurance and also contribute

reducing the negative consequences for not considerate it as an essential element for the commerce in the universe of traders entrepreneurs, where the beneficiaries will be, ultimately the population of Manta in particular, and the population of Manabi in general.

CAPITULO I

PROBLEMA

¿Cómo podría repercutir la inexistencia de un estudio pormenorizado acerca del seguro de transporte como elemento a tener en cuenta en la actividad del comercio internacional, sobre la posibilidad de salvaguardar la mercadería y sobre las pérdidas económicas que afectan a las empresas?

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

¿Cuál ha sido el comportamiento de la actividad del seguro de transporte en la ciudad de Manta, provincia de Manabí, durante los años 2010-2013 para salvaguardar la mercadería y disminuir las pérdidas económicas que afectan a las empresas exportadoras y lograr una incidencia positiva sobre el Comercio Internacional?

1.1.1 CONTEXTUALIZACIÓN

Contextualización

La presente investigación se contextualiza en la ciudad de Manta, situada en la provincia de Manabí, cuya actividad económica fundamental es la agricultura y cuenta con una extensión territorial de 18878 Km².

En la referida ciudad operan empresas desarrollando acciones propias del Comercio internacional, que durante el proceso de transporte de las mercaderías están sometidas a riesgo, de perder dichas mercaderías ya sea por la ocurrencia de accidentes o por que se producen asaltos en los que se sustrae la carga.

Los resultados de 36 encuestas realizadas por el autor a comerciantes y empresarios, en la ciudad de Manta, demuestran que existen potencialidades para desarrollar, y diversificar la actividad del seguro de transporte y el desconocimiento relativo, de las ventajas que ofrece acogerse a los beneficios de este tipo de seguro, sobre todo en lo que respecta la protección a los intereses económicos

1.1.1.1 CONTEXTO MACRO

La presente investigación tiene en cuenta la actividad relativa a los seguros con énfasis en los seguros de transporte vinculados a la actividad comercial, a nivel mundial, lo que debe ofrecer la posibilidad de apreciar las potencialidades que ofrece la actividad en cuestión para disminuir las pérdidas de mercancías y los prejuicios económicos.

Los resultados positivos que han alcanzado las empresas dedicadas a los seguros, han atraído la atención de comerciantes, empresarios y gobiernos de diversos países en todos los continentes; de ahí que se diversifique y amplíe cada vez más el papel de los seguros, sobre todo en el ámbito del comercio exterior.

Lo hasta aquí planteado, se viene manifestando con fuerza inusitada en los países latinoamericanos como Argentina, Brasil, y Chile, por solo poner algunos ejemplos

1.1.1.2 CONTEXTO MESO

El contexto meso se enmarca en la actividad relativa a los seguros en el Ecuador con énfasis en los seguros de transporte vinculados al comercio internacional, que cada día se hace más dinámica y por tanto, requiere que se fortalezca la protección a los intereses económicos de la población en general y de los comerciantes en particular.

Según Eduardo Peña Triviño, “En el Ecuador las normas sobre seguros eran las de las Colonia y las del Código de Comercio Español de 1829, hasta mayo de 1882 en que entró en vigencia nuestro primer Código de Comercio”¹, pero no fue hasta 1970 que se reglamentó por la Resolución 02-70-S,”...la obligación de contratar en el Ecuador los seguros de transporte para amparar importaciones de mercancías o bienes en compañías de seguros nacionales o extranjeras...”²

Lo antes expuesto contribuye a corroborar la pertinencia de la presente investigación.

¹ Peña Triviño, E. Manual derechos de seguro. Cuarta edición. Editorial Edino .Guayaquil 2012 p.3.

²Ibídem p.11.

1.1.1.3 CONTEXTO MICRO

El contexto micro se enmarca en la actividad relativa a los seguros de transporte en la ciudad de Manta que cuenta con un puerto que reviste gran importancia, pues en buena medida dinamiza la vida social y económica de la ciudad.

En el puerto de Manta se procesa industrialmente el atún, lo que unido al resto de actividades mercantiles y financieras, convierten a la ciudad, en una de las de mayor crecimiento económico en Ecuador, a lo que se agrega que es uno de los más importantes destinos turísticos del país.

La ciudad de Manta se encuentra situada en la provincia de Manabí, cuyas tierras son fértiles, y por consiguiente, condicionan el flujo de productos agrícolas hacia la ciudad.

Manta cuenta con potencialidades para desarrollar, y diversificar la actividad del seguro de transporte, entre las que se destacan las siguientes:

1. Crecimiento económico acelerado.
2. Capacidad local para el procesamiento del atún y su posterior exportación.
3. Flujo de productos agrícolas hacia la ciudad desde diversas partes de la provincia de Manabí.

4. Existencia de diversas empresas que exportan sus mercaderías y necesitan transportarlas de un modo seguro hasta los puntos de embarque, por lo que requieren acogerse a los beneficios que brindan los seguros de transporte para salvaguardar la mercadería a exportar.

1.2 ANÁLISIS CRÍTICO.

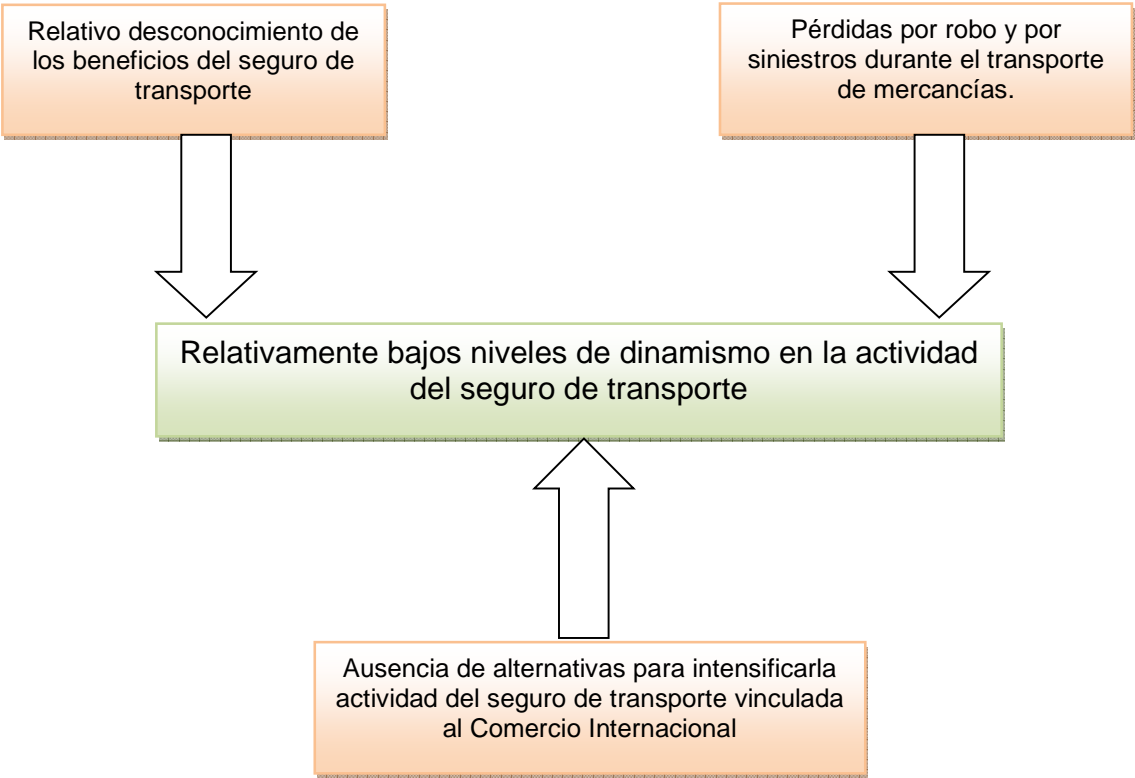
Hoy día el desarrollo acelerado del comercio internacional viene acompañado de riesgos que de concretarse, pueden traer como consecuencia la pérdida de mercaderías y de parte del capital invertido, lo que repercute negativamente sobre la economía de los países y sobre el capital mundial en general.

Entre los mencionados riesgos, se encuentran aquellos que se afrontan durante el transporte de mercancías, y es así que las pérdidas por robo y por siniestros resultan mayores para los comerciantes que no se han acogido a los beneficios del seguro de transporte.

En la ciudad de Manta se desarrolla una, intensa actividad comercial lo que requiere que cada vez sea mayor el número de comerciantes que se acojan a los beneficios del seguro de transporte.

El punto crítico es el desconocimiento, por un número significativo de comerciantes, de las ventajas que ofrece acogerse a los beneficios del seguro de transporte, sobre todo en lo que respecta a la protección de los intereses económicos de la población en general y de los comerciantes en particular y para lograr intensificar dicha actividad, es fundamental investigar las variables que intervienen en la misma.

Estas variables tienen un efecto directo sobre los diferentes actores involucrados en la actividad del seguro de transporte y dado el caso de que dicha actividad se incremente, ello deberá conllevar a una disminución de las pérdidas por robo y por siniestros que se producen durante el transporte de mercancías.



1.3 PROGNOSIS.

La causa principal de los relativamente bajos niveles de dinamismo en la actividad del seguro de transporte, radica en la ausencia de alternativas para intensificar la misma.

Con este estudio se pretende repercutir positivamente sobre la posibilidad de salvaguardar la mercadería y contribuir a disminuir las pérdidas económicas que afectan a las empresas exportadoras

1.4 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

¿Cuál ha sido el comportamiento de la actividad del seguro de transporte en la ciudad de Manta, provincia de Manabí, durante los años 2010-2013 para salvaguardar la mercadería y disminuir las pérdidas económicas que afectan a las empresas exportadoras y lograr una incidencia positiva sobre el Comercio internacional?

1.1.4.1 FORMULACIÓN DEL SUBPROBLEMA

- ¿Cuál ha sido el desarrollo historio y lógico de la actividad del seguro en el Ecuador?
- ¿Cuáles son las peculiaridades del seguro de transporte como elemento a tener en cuenta en la actividad del comercio internacional?
- ¿A partir de qué fundamentos teóricos se puede determinar el papel del seguro de transporte como elemento a tener en cuenta en la actividad del comercio internacional?
- ¿Cuál es el estado inicial del seguro de transporte como elemento a tener en cuenta en la actividad del Comercio internacional en la ciudad de Manta?

- ¿Qué alternativa elaborar para dinamizar la actividad del seguro de transporte en la ciudad de Manta que repercuta positivamente sobre la posibilidad de salvaguardar la mercadería y contribuya a disminuir las pérdidas económicas que afectan a las empresas dedicadas al Comercio internacional?

1.5 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA.

CAMPO: Socio económico.

ÁREA: Sector del comercio

ASPECTO: Seguros, transporte y comercialización.

TEMA: El Seguro de transporte y su incidencia en el Comercio Internacional en la ciudad de Manta período 2010-2013.

PROBLEMA: ¿Cómo podría repercutir la inexistencia de un estudio pormenorizado acerca del seguro de transporte como elemento a tener en cuenta en la actividad del comercio internacional., sobre la posibilidad de salvaguardar la mercadería y sobre las pérdidas económicas que afectan a las empresas?

DELIMITACIÓN ESPACIAL: Manta y Ecuador

DELIMITACIÓN TEMPORAL: Periodo 2010- 2013

1.6 JUSTIFICACIÓN.

Se ha podido constatar que en la ciudad de Manta operan empresas que durante el proceso de transporte de las mercaderías, están sometidas a riesgo de perderlas, ya sea por la ocurrencia de accidentes o por que se producen asaltos en los que se sustrae la carga, lo que justifica la necesidad de realizar un estudio pormenorizado acerca del seguro de transporte como elemento a tener en cuenta en la actividad del comercio internacional, con los siguientes propósitos:

- 1) Diseñar una alternativa factible para dinamizar la actividad del seguro de transporte en la ciudad de Manta.

- 2) Disminuir las pérdidas económicas que se producen ya sea por accidentes o por la ocurrencia de asaltos que se producen durante el proceso de transporte de las mercaderías.

La implementación del proyecto beneficiará tanto al sector empresarial dedicado al comercio internacional, como a las compañías aseguradoras. De la misma manera beneficiará, en última instancia a los habitantes de Manta, de manera particular y los de la Provincia de Manabí en general.

1.7 OBJETIVOS:

1.7.1 OBJETIVO GENERAL.

Elaborar un estudio pormenorizado acerca del seguro de transporte como elemento a tener en cuenta en la actividad del comercio internacional, que repercuta positivamente sobre la posibilidad de salvaguardar la mercadería y contribuya a disminuir las pérdidas económicas que afectan a las empresas exportadoras.

1.1.7.2.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- a)** Realizar un análisis histórico lógico de la actividad del seguro en el Ecuador
- b)** Determinar las peculiaridades del seguro de transporte como elemento a tener en cuenta en la actividad del comercio internacional.
- c)** Caracterizar el estado inicial del seguro de transporte como elemento a tener en cuenta en la actividad del comercio internacional en la ciudad de Manta.
- d)** Elaborar una alternativa para dinamizar la actividad del seguro de transporte en la ciudad de Manta que repercuta positivamente sobre la posibilidad de salvaguardar la mercadería y contribuya a disminuir las pérdidas económicas que afectan a las empresas dedicadas al comercio internacional.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 ANTECEDENTES DE ESTUDIO SOBRE EL TEMA QUE SIRVEN DE BASE A LA NUEVA INVESTIGACIÓN.

La indagación bibliográfica efectuada reveló que la presente investigación no cuenta con un antecedente directo aunque es justo destacar los siguientes textos:

- Solución de conflictos en materia de seguros, de Jearn Bigot³
- La cobertura contra todo riesgo en el seguro marítimo de mercaderías, de H. Fisher⁴.

Especial atención merece, el trabajo de Eduardo Peña Triviño, Manual derechos del seguro⁵, pues aborda aspectos esenciales vinculados a la temática que se investiga; sin embargo, el referido autor, no se propuso entre sus objetivos elaborar un estudio acerca del seguro de transporte como elemento a tener en cuenta en la actividad del comercio exterior, y su incidencia en la posibilidad de

³Bigot, J. Solución de conflictos en materia de seguros. En: Ibero-Latinoamericana de Seguros: Pontificia Universidad Javeriana, 1977.No.10.

⁴Fisher, H. La cobertura contra todo riesgo en el seguro marítimo de mercaderías. Compañía Suiza de Reaseguros. Servicio de colaboración técnica. Folleto .sf.

⁵ Peña Triviño, E. Manual Derechos del seguro. Cuarta edición. Editorial Edino .Guayaquil 2012.

salvaguardar la mercadería y disminuir las pérdidas económicas que afectan a las empresas exportadoras.

2.1.1 ANÁLISIS HISTÓRICO LÓGICO DE LA ACTIVIDAD DEL SEGURO EN EL ECUADOR

Fecha	Suceso
1882-mayo	Entra en vigencia el primer Código de Comercio del país que contenía disposiciones sobre el seguro.
1906	Promulgación del Código Alfaro, nuevo Código de Comercio en que aparecen las normas sobre el seguro marítimo.
1909- 21 de octubre	Emisión de Decreto Legislativo que refrenda el control del Estado sobre la actividad aseguradora.
1917 -30 de octubre	Se promulga la ley del de que derogó la exigencia planteada a las compañías aseguradoras de poseer un capital de al menos un millón de pesos para poder responder a las demandas de los asegurados.
1933 -2 de diciembre	Se publica una disposición que refrenda y explica el papel de la Superintendencia de Banco en el control de las actividades de las compañías de seguros
1934 -16 y 11 de enero	Se publican decretos que pautaban la ley de diciembre de 1933.
1935 -4 de octubre	Se promulga una nueva ley, que entre otras reglamentaciones concede mayores prerrogativas a la Superintendencia de Bancos para que ejerciera

	control sobre las compañías de seguros.
1935 -31 de diciembre	Se modifica la ley de octubre del propio año y se dispone lo que las compañías de seguros debían depositar en cualquier banco del país y liberaba de dicha obligación a las compañías extranjeras cuyo capital estuviese por encima de \$ 1.000.000.00.
1936 -20 de enero	Se publica un Decreto Supremo que reduce a \$ 50.000,00 el capital necesario para exonerar a las compañías extranjeras de la obligación de depositar en bancos del país.
1936 - 4 de marzo	Se dicta un nuevo Decreto Supremo que reforma la ley de 1935 y refuerza el control por parte de la Superintendencia de Bancos a las compañías de seguros
1936 –8 de julio	Se dicta un Decreto Ejecutivo que introduce reformas a la ley de marzo de 1936, relativas al capital social y las inversiones entre otros aspectos.
1936 - 25 de agosto	Aparece un Decreto Ejecutivo que permite que las aseguradoras pudieran obtener autorización para su funcionamiento en lo que restara del año.
1937- 22 de abril	Se dicta un Decreto Ejecutivo que prorroga hasta el 30 de noviembre de 1937 el plazo para resolver las solicitudes de seguros presentadas con el objeto de ser autorizadas para operar legalmente en el Ecuador.

1937-31 de diciembre	Aparece en la administración del General Alberto Enríquez Gallo, el Decreto Supremo No. 130 que debía entrar en vigor en 1938 como ley que estuvo vigente con ligeras reformas, hasta la codificación de 1960.
1960-20 de agosto	La Comisión Legislativa Permanente publicó y codificó la constitución y las leyes del Ecuador y se conservan las normas sobre el seguro marítimo a pesar de que algunas de ellas han perdido vigencia.
1963- 7 de diciembre	Se promulgó el decreto de la Junta Militar de Gobierno mediante el cual las normas que regían los seguros reales y personales sufren modificaciones y pasan a formar parte de la Legislación sobre el Contrato de Seguro.
1965- 21 de junio	Se promulga el Decreto Supremo No. 1551, por el cual se dicta la Ley General de Compañías de Seguros.
1966 - 21 y 27 de octubre	Se dictan dos Decretos Supremos, según los cuales se introducen nuevas reformas a la Ley de Compañías de Seguros, fundamentalmente referidas al capital operativo.
1967- 28 de febrero de	Aparece la resolución No. 6709-S, que codificó la Ley General de Compañías de Seguros.
1970 - febrero 25	Se publica la Resolución 02-70-s que reglamentó la obligación de contratar en el Ecuador los seguros de

	transporte para amparar importaciones de mercancías o bienes en compañías de seguros, nacionales o extranjeras, legalmente establecidas en el país.
--	---

“En el Ecuador las normas sobre seguros eran las de la Colonia y las del Código de Comercio Español de 1829, hasta mayo de 1882 en que entró en vigencia el primer Código de Comercio...”⁶ del país que contenía disposiciones sobre el seguro que luego pasaron al Código Alfaro (nuevo Código de Comercio, promulgado en 1906) en su Libro Segundo Título XVI y el Tercer Libro, Título VII aparecen las normas sobre el seguro marítimo.

En 1909, el 21 de octubre, se emite un Decreto Legislativo que aparece en el Registro Oficial No. 1105 del 18 de noviembre del propio año. En dicho Decreto aparecen disposiciones que refrendan el control del Estado sobre la actividad aseguradora y que se refleja en las siguientes obligaciones:

- Se establece con carácter obligatorio que las compañías aseguradoras debían tener un representante que respondiese a las demandas de los asegurados.
- Se exige a las compañías poseer un capital de al menos un millón de pesos para poder satisfacer sus compromisos contractuales.
- Se norman inversiones obligatorias del capital.

⁶Ibídem .p.3

El establecimiento de las obligaciones antes expuestas condujo a que algunas de las compañías aseguradoras dejaran de operar en el país, pues sus directivos consideraban que la exigencia relativa a poseer un capital de al menos un millón de pesos, resultaba desmesurada; por consiguiente, muchos empresarios decidieron asegurar su patrimonio con compañías que operaban en el extranjero, lo que trajo consigo las consecuencias siguientes:

- El Cuerpo de Bomberos se vio perjudicado, pues disminuyeron los beneficios que recibía por concepto de impuestos sobre los seguros de incendio.
- Se hizo muy complejo el trámite de cobrar las indemnizaciones, en tanto dichas gestiones debían realizarse en el extranjero.

En 1911 se formula un decreto que aparece en el Registro Oficial No.24 del 30 de septiembre donde se autorizaba el juicio verbal y sumarísimo para que las compañías aseguradoras respondiesen por daños y perjuicios ocasionados a los asegurados.

Debido a la situación antes expuesta, se promulgó la ley del 30 de octubre de 1917, que derogaba la exigencia planteada a las compañías aseguradoras de poseer un capital de al menos un millón de pesos para poder responder a las demandas de los asegurados.

El 2 de diciembre de 1933, se publica en el Registro Oficial N° 42, una disposición que refrenda y explica el papel de la Superintendencia de Bancos (4) en el control de las actividades de las compañías de seguros. Entre los aspectos más relevantes se destacan los siguientes

- Se exigía a las compañías que destinen un capital dos millones de sucres como mínimo, para sufragar las demandas de sus clientes.

El capital de referencia debía declararse en una escritura pública presentada a la Superintendencia de Bancos.

- Se exige a las compañías que se conformase una fianza equivalente al 10% del monto de los seguros contratados en el país.
- Se establece la obligatoriedad de que las compañías invirtieran “por mitades, todo el capital en cedulas de bancos hipotecarios ecuatorianos, y en inmuebles urbanos o depósitos a plazos y otros papeles fiduciarios.”⁷

El 11 de enero y 16 de enero de 1934, se publican decretos que reglamentaban la ley de diciembre de 1933, pero no tuvieron mayor alcance por el carácter formal de sus disposiciones.

El 4 de octubre de 1935 se promulgó una nueva ley (Registro Oficial No. 9 del 7 de octubre de 1935) que entraría en vigencia el 11 de enero de 1936 y cuyas reglamentaciones más trascendentes se detallan a continuación:

- Se le concede mayores prerrogativas a la Superintendencia de Bancos, para que ejerciera control sobre las compañías de seguros, en tanto se le otorga la potestad de aplicar sanciones de hasta \$ 10.000,00, lo que

⁷Véase Peña Triviño, E. Manual Derechos de seguro. Cuarta edición. Editorial Edino .Guayaquil 2012. p. 5.

planteó la necesidad de dedicar un número importante de funcionarios al cumplimiento de dicha tarea.

- Se estipula que las compañías de seguros debían destinar como mínimo de \$ 500.000,00 para sufragar las demandas de sus clientes, lo que significó una notable reducción, respecto los dos millones de sucres exigidos por la ley del 2 de diciembre de 1933,

El 31 de Diciembre de 1935 se modifica la ley de octubre del propio año (Decreto Supremo, en el Registro Oficial No. 91 de 17 de enero de 1936), refrendando la disposición de que las compañías de seguros debían depositar en cualquier banco del país”...los títulos o seguridades por determinados montos por lo que deben responder las compañías, para atender los reclamos de los tenedores de pólizas”⁸; sin embargo, se liberaba de dicha obligación a las compañías extranjeras cuyo capital estuviese por encima de \$ 1.000.000.00.

Al año siguiente, 1936, dicho monto se redujo a \$ 50.000,00 por Decreto Supremo del 20 de enero (Registro Oficial No. 97 del 24 de enero) y el 4 de marzo aparece el Decreto Supremo No. 134 que reforma la ley de 1935 y le confiere mayor potestad a la Superintendencia de Bancos para controlar la actividad de las compañías de seguros.

⁸ Peña Triviño, E. Manual, Derechos de seguro. Cuarta edición. Editorial Edino .Guayaquil 2012.p.7.

En correspondencia con lo antes planteado, entre otras reglamentaciones se destaca que la Superintendencia de Bancos podía multar hasta con \$ 500.00 diarios a aquellas compañías de seguros que no cumplieran con las reglamentaciones que la ley refrendaba estas debían contribuir al mantenimiento de la referida Superintendencia con el 1% del valor de las primas de seguros.

En julio de 1936 aparecen nuevas reformas relacionadas con el capital social y las inversiones que modifican la ley de marzo de propio año (Decreto Ejecutivo No. 522), y el 31 de Agosto se dicta el Decreto Ejecutivo 665 que prolonga hasta fin de año el plazo para conceder a las compañías de seguros la autorización para operar en el país.

En el año 1937 aparecen el Decreto Ejecutivo No. 135 del 22 de abril y el Decreto Supremo No. 130, el primero de ellos prorroga nuevamente el plazo para conceder a las compañías de seguros la autorización para operar en el país y el segundo contiene una ley que reafirma disposiciones anteriores en torno a la actividad de seguros y estuvo vigente hasta el 20 de agosto de 1960 en que la Comisión Legislativa Permanente recopila y estructura la constitución y las leyes del Ecuador y se conservan las normas sobre el seguro marítimo a pesar de que algunas de ellas han perdido vigencia.

Como resultado de lo antes planteado, el cuerpo legal que rige la actividad de los seguros, queda fijado en el Código de Comercio, título XVII del libro Segundo (

Art.606 hasta el 723). Aquí se conserva y perfecciona la intervención estatal sobre las aseguradoras, a través de la Superintendencia de Bancos, y se reglamentan por primera vez sobre los contratos individuales de seguros, entre ellos de transporte.

Por otra parte, se destaca la disposición de exigir un capital mínimo de \$ 1.000.000,00 a las aseguradoras ecuatorianas de seguros de vida.

Las normas que regían los seguros reales y personales sufrieron modificaciones y pasan a formar parte de la Legislación sobre el Contrato de Seguro que se promulgó mediante el decreto de la Junta Militar de Gobierno, publicado en el Registro Oficial No.123 del siete de diciembre de 1963

Un importante hito en el presente análisis histórico lógico de la actividad del seguro en el Ecuador, lo constituye la promulgación el 21 de junio de 1965 en el registro Oficial No. 547 del Decreto Supremo No. 1551, pues a partir de ese momento, ya se puede hablar de la existencia en el Ecuador de una Ley General de Compañías de Seguros. Al siguiente año, 1966, se introducen modificaciones a dicha ley en lo que respecta al capital operativo y se le otorga a la Superintendencia de Banco, la potestad reglamentarla (Decretos Supremos No. 1320 y 1346), lo que tiene lugar el 13 de marzo de 1967 y se refrenda con la Resolución No. 6709-S (Registro Oficial No. 83).

Otro hito no menos importante para los objetivos del análisis que se realiza consiste la publicación el 25 de febrero de 1970 de la Resolución 02-70-s del 15

de enero del propio año (Registro Oficial No. 378) "...mediante la cual se reglamentó la obligación de contratar en el Ecuador los seguros de transporte para amparar importaciones de mercancías o bienes en compañías de seguros, nacionales o extranjeras, legalmente establecidas en el país que se encuentren autorizadas por la Superintendencia de Bancos..."⁹

Como colofón de lo hasta aquí expuesto, cabe señalar que el 26 de marzo de 1998 se dicta por el Plenario de las Comisiones Legislativas, la Ley General de Seguros que regula la actividad de las compañías de seguros en el Ecuador.

Según datos aportados por Eduardo Peña Triviño en su Manual Derechos de seguro," En los últimos lustros, el sistema nacional de seguros se ha enriquecido con la presencia de algunas nuevas compañías de seguros y de reaseguros, de innumerable intermediarios y de peritos de seguros. Al terminar el mes de Diciembre de 2011, se contaban 47 empresas de seguros, la mayoría activas, y tres que no registran movimientos de primas.

El crecimiento de la inceptión de primas ha sido plausible porque desde el año 2010 superó la cifra de mil millones de dólares. El año 2011 cerró con mil trescientos treinta y seis millones de dólares, (exactamente US \$ 1.336'611,455.51), de los cuales corresponden doscientos setenta y dos millones a seguros de vida y un mil sesenta y tres a seguros generales, incluyendo los de fianzas y salud". 10

⁹Ibídem p.11

¹⁰Ibídem pp. 13-14.

2.1.2 EL CONCEPTO DE SEGURO

Para abordar el concepto de seguros, se hace necesario comenzar por su definición jurídica; a tal efecto resulta procedente acudir al artículo 1 de Decreto Supremo 1147 que plantea:

Art. 1.- El seguro es un contrato mediante el cual una de las partes, el asegurador, se obliga, a cambio del pago de una prima, a indemnizar a la otra parte, dentro de los límites convenidos, de una pérdida o un daño producido por un acontecimiento incierto; o a pagar un capital o una renta, si ocurre la eventualidad prevista en el contrato.¹¹

El análisis del citado artículo revela que en la definición del seguro están involucradas otras figuras jurídicas como las siguientes:

- Contrato, es el documento que refrenda legalmente las condiciones y los términos del seguro y por consiguiente refleja entre otros aspectos, los derechos y obligaciones de las partes involucradas, así como el monto de la indemnización y se denomina técnicamente póliza
- Asegurador, es la persona jurídica, que cuenta con la debida autorización para ejercer la actividad, y que a cambio de recibir una prima anticipada, está en la obligación de indemnizar al asegurado si se produjesen los perjuicios incluidos en el contrato.
- Prima, es el pago que recibe el asegurador a cambio de asumir los perjuicios ocasionados si se concreta el riesgo previsto en el contrato.

¹¹ Decreto Supremo 1147, artículo 1

- Capital o renta a pagar que fija el monto de la indemnización al asegurado si se produjesen los perjuicios incluidos en el contrato.

2.1.3 PRINCIPALES TIPOS DE SEGURO

TIPOS DE SEGURO	RIESGOS QUE CUBRE
Marítimo-Cascos	Daños o pérdidas que puedan ocasionarse a las naves o embarcaciones en general por siniestros como daños o pérdidas que pueden sufrir las naves o embarcaciones en general por riesgos del mar, como el naufragio o hundimiento, la varadura ,colisión, o incendio, entre otros siniestros que pudieran ocurrir en el mar.
Transporte	Pérdidas o daños ocasionados a las mercaderías, valores u objetos durante el proceso de transportación por la vía que se haya consignado en el contrato.
De Vida	Muerte del asegurado durante el periodo en que el seguro mantenga su vigencia.
De Incendio	Daños o pérdidas que el fuego puede ocasionar a los bienes que son materia del seguro; cubre otros riesgos asociados como: terremoto, explosión, inundación, daños por la presencia de humo, entre otros.
De Automóviles	Daños o pérdidas que pudieran ser ocasionados a los vehículos automotores en caso de colisión o

	volcadura, incendio, robo y rotura de vidrio, entre otros aspectos, incluyendo daños a terceros.
Seguro contra fidelidad de empleados	Perjuicios ocasionados a la empresa o al contratante que son ocasionados por la deshonestidad de un empleado o de empleados y que por lo general implican la pérdida de valores o dinero.
Seguro contra robo y asalto	Daños o pérdidas ocasionados al asegurado a causa de la apropiación ilícita, por persona ajena, de sus bienes o valores.

1.1.4 PECULIARIDADES DEL SEGURO DE TRANSPORTE COMO ELEMENTO A TENER EN CUENTA EN LA ACTIVIDAD DEL COMERCIO INTERNACIONAL.

1.1.5 LEGISLACIÓN QUE NORMA EL SEGURO DE TRANSPORTE.

- El seguro de transporte terrestre se legisla en el Código de Comercio, Libro Segundo, título XVII, que contiene Las Reformas del Decreto Supremo 1147.
- El seguro de transporte Marítimo se legisla en el Código de Comercio, Libro Tercero.

1.1.6 LA PÓLIZA DEL SEGURO DE TRANSPORTE

Según el artículo 2 de Decreto Supremo 1147, cualquier póliza “Son elementos esenciales del contrato de seguro:

1. El asegurador;
2. El solicitante;
3. El interés asegurable;
4. El riesgo asegurable;
5. El monto asegurado o el límite de responsabilidad del asegurador, según el caso;
6. La prima o precio del seguro; y,
7. La obligación del asegurador, de efectuar el pago del seguro en todo o en parte, según la extensión del siniestro.”¹²

En el caso específico del seguro de transporte, el artículo 56 del propio decreto añade a los siguientes elementos de la póliza:

El nombre del porteador y su domicilio

La forma como debe hacerse el transporte

La indicación del lugar donde deben ser recibidos los objetos asegurados para la carga, y el lugar donde ha de hacerse la entrega, es decir, el trayecto asegurado;

La calidad específica de los efectos asegurados, con expresión del número de bultos y las marcas que tuvieren”.¹³

¹²Decreto Supremo 1147, artículo 2

¹³Decreto Supremo 1147, artículo 56

Es de hacer notar que el aspecto referido a consignar en la póliza el nombre del porteador y su domicilio, no siempre se cumple "... simplemente porque la dinámica del comercio es tan rápida que muchas veces se ignora qué vehículo va a ser el porteador o con qué empresa de transporte o de porteadores se hace el transporte, y sin embargo el transporte se realiza sin que el asegurador haya conocido el nombre del porteador y lo haya escrito en la póliza"¹⁴;lo que hace que dicha exigencia pierda sentido en el momento actual.

El 16 de junio de 1969 aparece la Resolución 6928-s, que norma la existencia de una póliza unificada por la Superintendencia de Bancos, válida tanto para el seguro de transporte terrestre, como para el fluvial, el marítimo y el aéreo.

Cabe destacar que la terminología empleada en la póliza del seguro de transporte, es la que comúnmente se emplea en el resto del mundo, y esto se debe a que con frecuencia este tipo de seguro reviste carácter internacional y los términos en que se redacta deben ser comprendidos en cualquier latitud.

Otro de los aspectos que deben consignarse en la póliza es el relativo a "La calidad específica de los efectos asegurados, con expresión del número de bultos y las marcas que tuvieren"¹⁵.

En ocasiones se asegura de antemano un embarque del que aún no se tiene toda la información, lo que justifica la existencia de las llamadas pólizas "abiertas o maestras", que son aquellas en que no se asegura una mercadería específica y tanto el asegurador y el asegurado acuerdan asegurar

¹⁴PeñaTriviño, E. Manual, Derechos de seguro. Cuartaedición. Editorial Edino .Guayaquil 2012.p.

¹⁵Decreto Supremo 1147, artículo 56

embarques futuros, cuyas especificidades se añadirán a la póliza abierta, cuando el caso lo permita.

Según el artículo 57 del Decreto Supremo 1147, "... La responsabilidad del asegurador principia desde el momento en que las mercancías quedan a disposición del porteador y concluye con la llegada de las mismas al destino indicado en la póliza", que en el lenguaje cotidiano se enuncia con los términos "de bodega a bodega".

Se infiere de lo antes expuesto que la compañía aseguradora de que se trate, ejerce su derecho a ganar la prima desde el momento en que comienza su responsabilidad respecto a la mercancía asegurada, en correspondencia con los términos indicados en la póliza.

1.1.7 PRINCIPALES RIESGOS QUE CUBRE EL SEGURO DE TRANSPORTE

Para exponer los principales riesgos que cubre el seguro de transporte se asume la definición de riesgo como la probabilidad de que ocurra, acontezca o tenga lugar un siniestro, mientras que por siniestro se deberá entender el modo en que se concreta del riesgo asegurado, pérdidas o daños previstos en la póliza y que dan lugar a que comience a surtir efecto la indemnización prevista.

El seguro de transporte cubre habitualmente los eventos siguientes:

“ a) Los accidentes propios de causas fortuitas que pueden hacer daño en el vehículo transportador, como choques, colisiones, incendios, naufragios, varaduras, encallamientos, caídas a precipicios, etc.

b) Los accidentes por causas humanas imputables a dolo, negligencia e impericia de los encargados de la recepción, transporte o entrega de las cosas aseguradas, como manipular mal, robar o permitir la caída de las partes transportadas”¹⁶.

El seguro de transporte puede incluir indemnización por concepto de lucro cesante; es decir, puede compensar al asegurado en razón de la ganancia que dejó de percibir al verse imposibilitado de vender la mercadería.

RESUMEN ACERCA DE PECULIARIDADES DEL SEGURO DE TRANSPORTE

PECULIARIDAD	ESPECIFICACIONES
LEGISLACIÓN	Aparece legislado en el Código de Comercio, libros segundo y tercero.
LA PÓLIZA	Incluye además de los elementos esenciales del

¹⁶ Peña Triviño, E. Manual, Derechos de seguro. Cuarta edición. Editorial Edino .Guayaquil 2012.p.

	<p>contrato de seguro el nombre del porteador y su domicilio, la forma como debe hacerse el transporte, la indicación del lugar donde deben ser recibidos los objetos asegurados para la carga, y el lugar donde ha de hacerse la entrega la calidad específica de los efectos asegurados.</p> <p>Se refrenda en una póliza unificada por la Superintendencia de Bancos. Puede consignarse en una póliza abierta o maestra.</p> <p>La terminología empleada en la póliza es la que comúnmente se emplea en el resto del mundo</p>
<p>PRINCIPALES RIESGOS QUE CUBRE</p>	<p>Accidentes propios de causas fortuitas y accidentes por causas humanas.</p> <p>Puede incluir indemnización por concepto de lucro cesante.</p>

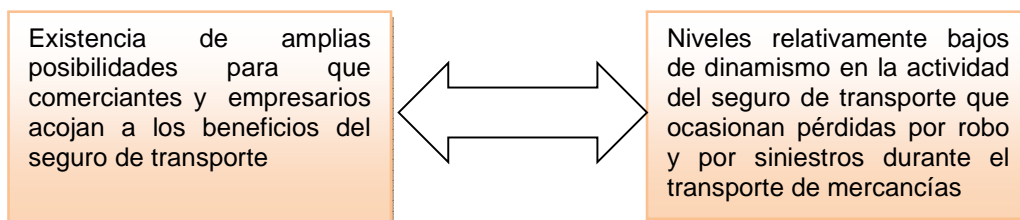
FUENTE: Peña Triviño, E. Manual derechos de seguro. Cuarta edición. Editorial Edino .Guayaquil 2012 p.3.
Elaboración: Economista Carlos Luis Palacio Hanze

2.2. FUNDAMENTO FILOSÓFICO

La presente investigación se desarrolla a partir de una concepción filosófica dialéctica que posibilita el análisis crítico de las contradicciones que generan el problema científico que, como ya se ha planteado, se formula en términos de ¿Cómo podría repercutir la inexistencia de un estudio pormenorizado acerca del seguro de transporte como elemento a tener en cuenta en la actividad del

comercio internacional., sobre la posibilidad de salvaguardar la mercadería y sobre las pérdidas económicas que afectan a las empresas exportadoras?

Es así que el mencionado problema se manifiesta a partir de una contradicción cuyos dos polos se pueden expresar de la siguiente forma:



La necesidad de solucionar la contradicción y el problema formulado condujeron a diseñar una propuesta para intensificarla actividad del seguro de transporte.

El sector empresarial y los comerciantes en general requieren aumentar sus beneficios económicos y para ello resulta esencial disminuir las pérdidas por robo y por siniestros durante el transporte de mercancías; es decir, se están requiriendo soluciones objetivas, fiables y factibles que puedan concretarse en la práctica.

Es por ello que se pretende diseñar una alternativa que contribuya a dinamizar el comportamiento de la actividad del seguro de transporte en la ciudad de Manta, provincia de Manabí, para salvaguardar la mercadería y disminuir las pérdidas económicas que afectan a las empresas exportadoras.

2.3 CATEGORÍAS FUNDAMENTALES.

2.3.1 DEMANDA DEL SECTOR EMPRESARIAL

2.3.1.1 ESTADÍSTICA DE CONTRATACIÓN

Para la provincia de Manabí, y especialmente para la ciudad de Manta, reviste gran importancia que los comerciantes y empresarios puedan acogerse a los beneficios del seguro de transporte y que la demanda de dicho seguro se mantenga en un proceso de crecimiento constante.

Considerando que en la ciudad operan aproximadamente 96 empresas que desarrollan acciones propias del Comercio internacional y que durante el proceso de transporte de las mercaderías están sometidas a riesgo, de perder dichas mercaderías ya sea por la ocurrencia de accidentes o por que se producen asaltos en los que se sustrae la carga, aproximadamente se requeriría la concertación de 60 seguros de transporte, cifra que debería multiplicarse en la medida que aumenta el flujo de mercancías

Esta demanda se debe principalmente, a que de los 96 comerciantes y empresarios que operan en la ciudad, sólo el 40% de ellos aproximadamente se ha acogido a los beneficios del seguro de transporte.

Esta deficiencia en la concertación de dicho seguro se debe principalmente, a la inexistencia de un estudio pormenorizado acerca del seguro de transporte como elemento a tener en cuenta en la actividad del comercio internacional., sobre la

posibilidad de salvaguardar la mercadería y sobre las pérdidas económicas que afectan a las empresas exportadoras.

Con el apoyo de los directivos y empleados de varias empresas exportadoras se recopiló información para proponer alternativas que contribuyan a solucionar el problema planteado una vez que la información haya sido debidamente procesada.

Después de determinar la factibilidad de aplicación de las acciones que se recomendaran y obtener los correspondientes resultados, podrán tomarse decisiones que favorezcan la dinamización de la actividad de los seguros de transporte que contribuyan a disminuir las consecuencias negativas de no tenerlos en cuenta como un elemento esencial para el comercio en el universo de empresarios comerciantes y cuyos beneficiarios serán, en última instancia los habitantes de Manta.

Se busca disminuir sustancialmente las pérdidas por robo y por siniestros que se producen durante el transporte de mercancías, El proyecto también ha sido concebido para difundir y diseminar las experiencias acumuladas en el transcurso de la investigación para que puedan ser replicadas en otras regiones del Ecuador.

FUNDAMENTO LEGAL.

Constitución de la República del Ecuador, publicada en registro oficial No. 449 del 20 de octubre de 2008.

Ley General de Seguros – Codificación, publicada en Registro Oficial No. 290 de 3 de abril de 1998.

Reglamento a la Ley General de Seguros, Decreto 1510, publicado en Registro Oficial No. 342 de 18 de junio de 1998.

Legislación sobre el Contrato de Seguros - Decreto Supremo 1147, Registro Oficial 123 del 23 de diciembre 1963 Registro de Reaseguradores e Intermediarios Extranjeros - Resolución JB_2001_289 del 9 de enero del 2001

Ley General de Seguros

CAPITULO QUINTO

Art. 29.- Régimen especial:

a) Para los seguros de transporte marítimo se deberá constituir una reserva equivalente al monto de las primas retenidas en los dos últimos meses a la fecha de cálculo de la misma;

b) Para el seguro de transporte aéreo y terrestre, se deberá constituir una reserva equivalente al monto de las primas retenidas en el último mes a la fecha de cálculo de la reserva, la cual será liberable mensualmente;

2.3.2 LEGISLACIÓN SOBRE EL CONTRATO DEL SEGURO

CAPITULO II -SECCIÓN IV –

Art. 56.- Además de los elementos exigidos en el art. 2, la póliza de seguro de transporte terrestre debe contener:

1. El nombre del porteador y su domicilio;
2. La forma como debe hacerse el transporte;
3. La indicación del lugar donde deben ser recibidos los objetos asegurados para la carga, y el lugar donde ha de hacerse la entrega, es decir, el trayecto asegurado; y,
4. La calidad específica de los efectos asegurados, con expresión del número de bultos y las marcas que tuvieren.

Art. 57.- La responsabilidad del asegurador principia desde el momento en que las mercancías quedan a disposición del porteador y concluye con la llegada de las mismas al destino indicado en la póliza.

Art. 58.- El asegurador gana la prima desde el momento en que los riesgos empiezan a correr por su cuenta.

Art. 59.- El asegurador responde de los daños causados por culpa o dolo de los encargados de la recepción, transporte o entrega de los objetos asegurados, sin perjuicio de la acción sub rogatoria a que tiene derecho de conformidad con el art. 38 de esta ley.

Art. 60.- El seguro de Transporte comprende todos los riesgos inherentes al transporte terrestre, pero el asegurador no está obligado a responder por los deterioros causados por el transcurso del tiempo, ni por los riesgos expresamente excluidos en el contrato.

Art. 61.- El certificado de seguro de transporte puede ser nominativo, a la orden o al portador. La cesión del certificado nominativo puede hacerse aún sin el consentimiento del asegurador, a menos que se estipule lo contrario.

Art. 62.- En el monto asegurado se puede incluir para efectos de la indemnización, además del costo de las mercaderías en el lugar de destino, un porcentaje adicional por concepto lucro cesante.

Art. 63.- Por ser incompatibles con la naturaleza específica del seguro de transporte, no se aplican a este contrato los arts. 7 e), 19 y 43 de esta ley.

Art. 64.- En los casos no previstos en esta Sección se aplicará las disposiciones sobre el seguro marítimo.

2.4 HIPÓTESIS

La elaboración de un estudio pormenorizado acerca del seguro de transporte como elemento a tener en cuenta en la actividad del comercio exterior debería repercutir positivamente sobre la posibilidad de salvaguardar la mercadería y disminuir las pérdidas económicas que afectan a las empresas exportadoras.

2.5 VARIABLES

2.5.1 INDEPENDIENTE

Oferta de seguros de transporte en la ciudad de Manta.

2.5.2 DEPENDIENTES

Demanda de seguros de transporte por parte del sector empresarial dedicado al comercio internacional.

CAPITULO III

METODOLOGÍA

3.1 TIPOS DE INVESTIGACIÓN.

3.1.1 POR EL ALCANCE

La presente investigación se concibe como histórico-descriptiva, a partir de que se desarrolla tomando como base hechos de la realidad que repercuten negativamente sobre la economía de comerciantes y empresarios, para lo cual se analizan datos y acontecimientos acaecidos en el pasado, y se proponen alternativas de solución desde una proyección futura.

3.1.2 POR LA FACTIBILIDAD DE APLICACIÓN

La investigación se concibe como factible, pues existen las condiciones para que se desarrolle y se apliquen alternativas de solución al problema formulado.

3.1.3 POR LOS OBJETIVOS

Se concibe como aplicada, porque deberá contribuir a resolver un problema práctico y palpable como es el relativo a la necesidad de preservar los intereses de los sujetos sociales.

3.1.4 POR EL LUGAR

Se concibe como investigación de campo, ya que se desarrolló en el territorio de la ciudad de Manta, donde se despliega una intensa actividad comercial y cuenta con diversas empresas que exportan sus mercaderías y necesitan transportarla de un modo seguro hasta los puntos de embarque. Además se aplicaron técnicas e instrumentos y se consultaron fuentes estadísticas que se conservan en diversas entidades que devienen actores protagónicos del proceso que se investiga.

3.1.5 POR LA NATURALEZA

Esta investigación por su naturaleza es una investigación social y deberá conducir a la toma de decisiones, en tanto ofrece alternativas de solución al problema relativo al comportamiento de la actividad del seguro de transporte en la ciudad de Manta y deberá proporcionar información, para que el sector empresarial y los comerciantes en general, decidan las acciones a emprender para acogerse a los beneficios del seguro de transporte.

3.2 POBLACIÓN Y MUESTRA

De acuerdo con datos proporcionado por la Cámara de Industrias de la ciudad de Manta, existen 96 (empresas, comerciantes) dedicados al Comercio Internacional.. A los efectos de la investigación se tomó como muestra estadística a una muestra de 36 empresas., por ser las que más mercaderías transportan

3.2.1 TAMAÑO DE LA MUESTRA

Indicador	Población N	Muestra N
Empresas exportadoras	96	36

3.3 OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

3.3.1 INDEPENDIENTE

CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORÍAS	INDICADORES	ÍTEMS BÁSICOS
Oferta de seguros de transporte en la ciudad de Manta.	Diversidad de seguros de transporte Ventajas del seguro de transporte	Costos directos e indirectos	Relación oferta demanda

3.3.2 DEPENDIENTE

CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORÍAS	INDICADORES	ÍTEMS BÁSICOS
Demanda de seguros de transporte por parte del sector empresarial dedicado al comercio internacional.	Consumo Fundamento legal	Estadísticas de pólizas. Cifras de beneficiados	Relación asegurados-perdidas económicas Relación no asegurados-perdidas económicas,

3.4 RECOLECCIÓN Y TABULACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Se aplicaron las principales técnicas de recolección de datos, tales como: Observación científica, estructurada, y de campo. Se aplicaron entrevistas a los comerciantes y empresarios relacionados con el comercio exterior y la actividad de los seguros, entre otros.

3.5 PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS

Se elaboraron una serie de encuestas y cuestionarios para obtener la mayor información posible, que nos permitió determinar la situación actual de la actividad del seguro de transporte la ciudad de Manta para satisfacer la demanda del sector industrial.

El análisis de los datos se realizó mediante la estadística descriptiva, cuadros gráficos y estadísticos y, en algunos casos, la estadística inferencial.

CAPITULO IV

RESULTADOS

4.1 DESCRIPCIÓN DE LOS RESULTADOS

De acuerdo a las encuestas realizadas se determinó que en la ciudad de Manta, provincia de Manabí, se cuenta con potencialidades para disminuir de las pérdidas por robo y por siniestros que se producen durante el transporte de mercancías, a partir de la implementación de alternativas que contribuyan a que favorezcan la dinamización de la actividad de los seguros de transporte y contribuyan a disminuir las consecuencias negativas de no tenerlos en cuenta como un elemento esencial para el comercio en el universo de empresarios comerciantes de la ciudad de Manta

1. ¿TIENE USTED LA NECESIDAD DE TRANSPORTAR LA MERCADERÍA QUE PRODUCE HASTA ALGÚN PUNTO DE EMBARQUE?

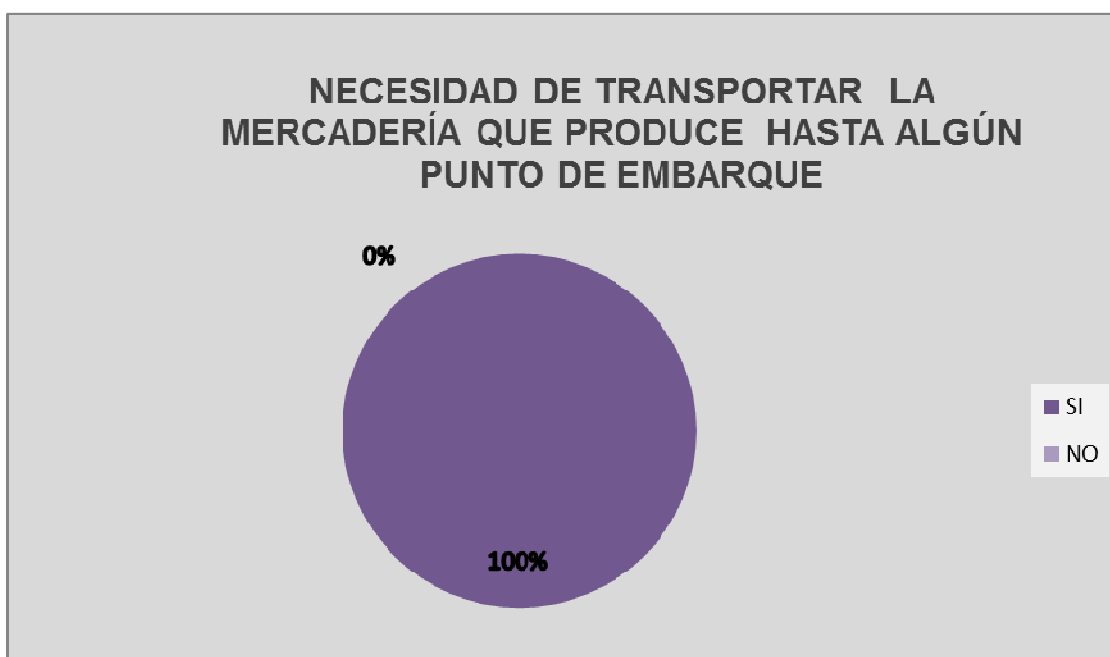
CUADRO N° 1

NECESIDAD DE TRANSPORTAR LA MERCADERÍA QUE PRODUCE HASTA ALGÚN PUNTO DE EMBARQUE

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
SI	36	100
NO	-	-
	36	100

Fuente: Encuesta realizada a empresarios y comerciantes
Elaboración: Economista Carlos Luis Palacio

GRAFICO N° 1



Análisis de Resultados

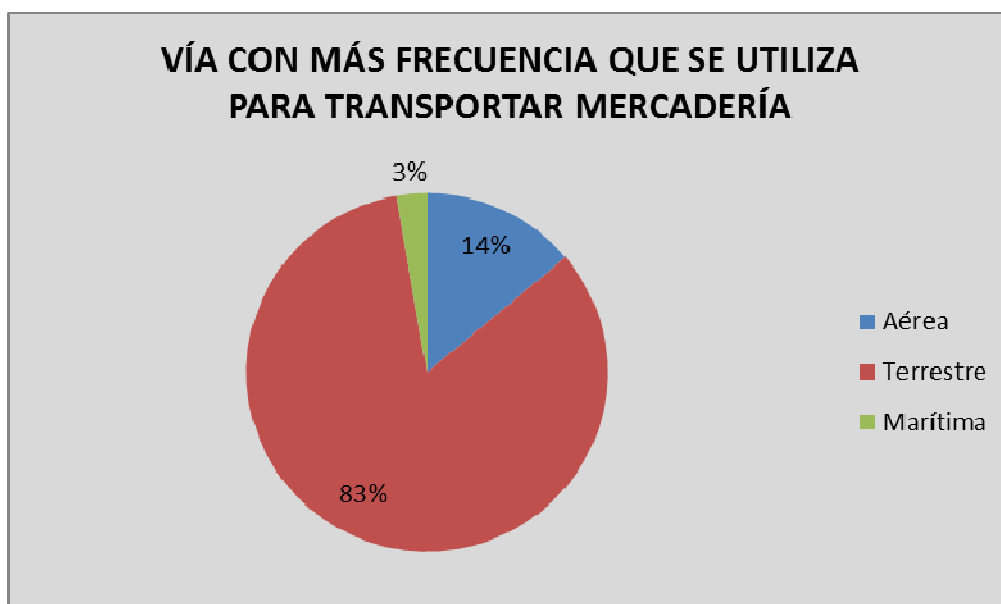
De acuerdo al cuadro 1 y gráfico 1, se puede apreciar que el 100 % manifiesta positivamente la necesidad de transportar la mercadería que produce hasta algún punto de embarque, lo que justifica la necesidad de desarrollar la presente investigación.

2. EN CASO DE HABER RESPONDIDO AFIRMATIVAMENTE A LA PREGUNTA ANTERIOR SEÑALE LA VÍA QUE CON MÁS FRECUENCIA EMPLEA PARA TRANSPORTAR LA MERCADERÍA:

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
Aérea	5	13,89
Terrestre	30	83,33
Marítima	1	2,78
TOTAL	36	100

Fuente: Encuesta realizada a empresarios y comerciantes
 Elaboración: Economista Carlos Luís Palacio

GRAFICO Nº 2



Análisis de Resultados

De acuerdo al cuadro nº 2 y gráfico 2 se puede apreciar que el 2.78% de los encuestados, respondieron que la vía que con más frecuencia emplean para transportar la mercadería es la marítima;. El 13,89 % afirma que la aérea y el 83,3, la gran mayoría, emplea la vía terrestre para trasladar su mercadería.

La veracidad de la información obtenida se corrobora, por la existencia de diversas empresas que exportan sus mercaderías y necesitan transportarlas de un modo seguro hasta los puntos de embarque, por lo que requieren acogerse a los beneficios que brindan los seguros de transporte para salvaguardar la mercadería a exportar.

En este contexto, se infiere la necesidad de un estudio acerca del seguro de transporte como elemento a tener en cuenta en la actividad del comercio exterior, y su incidencia en la posibilidad de salvaguardar la mercadería y disminuir las pérdidas económicas que afectan a las empresas exportadoras

3. ¿TIENE PROTEGIDA LA MERCADERÍA QUE PRODUCE POR ALGÚN SEGURO DE TRANSPORTE?

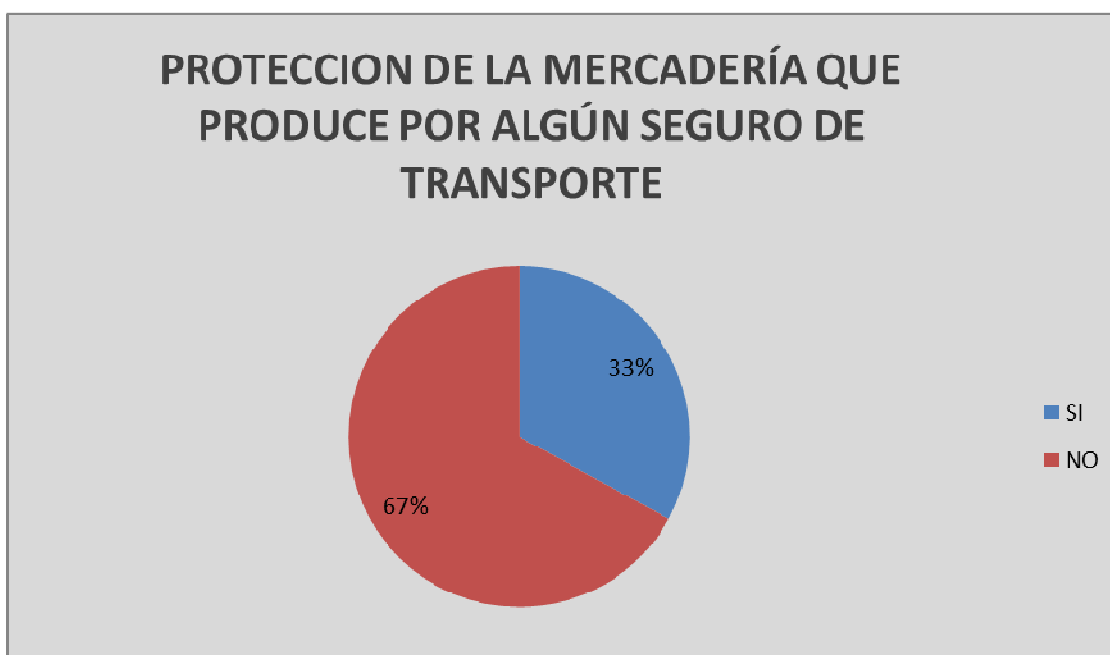
CUADRO Nº 3

PROTECCIÓN DE LA MERCADERÍA QUE PRODUCE POR ALGÚN SEGURO DE TRANSPORTE

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
SI	12	33.4
NO	24	66,6
TOTAL	36	100

Fuente: Encuesta realizada a propietarios de fincas.
Elaboración: Economista Carlos Luis Palacio Hanze

GRAFICO Nº 3



Análisis de Resultados

De acuerdo al cuadro Nº 3 y gráfico 3 se puede apreciar que el 66,6 % de los encuestados no tiene protegida la mercadería que producen por algún seguro de transporte; que lo corrobora la contradicción ya planteada entre la existencia de amplias posibilidades para que comerciantes y empresarios se acojan a los beneficios del seguro de transporte y los niveles relativamente bajos de dinamismo en la actividad del seguro de transporte que ocasionan pérdidas por robo y por siniestros durante el transporte de mercancías.

Los datos obtenidos permiten reforzar la Idea en torno a la necesidad de realizar un estudio pormenorizado acerca del seguro de transporte como elemento a tener en cuenta en la actividad del comercio internacional

4. ¿CONOCE LOS DIVERSOS TIPOS DE SEGUROS DE TRANSPORTE QUE OFERTAN LAS COMPAÑÍAS ASEGURADORAS?

CUADRO N° 4

CONOCIMIENTO DE LOS DIVERSOS TIPOS DE SEGUROS DE TRANSPORTE QUE OFERTAN LAS COMPAÑÍAS ASEGURADORAS

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
SI	17	47,22
NO	19	52,77
TOTAL	36	100

Fuente: Encuesta realizada a empresarios y comerciantes
Elaboración: Economista Carlos Luís Palacio

GRAFICO N° 4



Análisis de Resultados

De acuerdo al cuadro 4 y gráfico 4 se puede apreciar que el 53 % de los encuestados, respondió que si poseían conocimiento de los diversos tipos de seguros de transporte que ofertan las compañías aseguradoras, mientras que el 47 % restante refirió no poseer dicho conocimiento.

Posteriormente, en entrevistas realizadas a empresarios y comerciantes, se precisó que el conocimiento que poseen de los diversos tipos de seguros de transporte, es muy general y solo en pocos casos abarca las peculiaridades del seguro de transporte y es más pobre aun en lo que se refiere a los beneficios que brindan dichos seguros para salvaguardar la mercadería a exportar

5. ¿CONOCE LOS BENEFICIOS QUE BRINDAN LOS SEGUROS DE TRANSPORTE PARA SALVAGUARDAR LA MERCADERÍA?

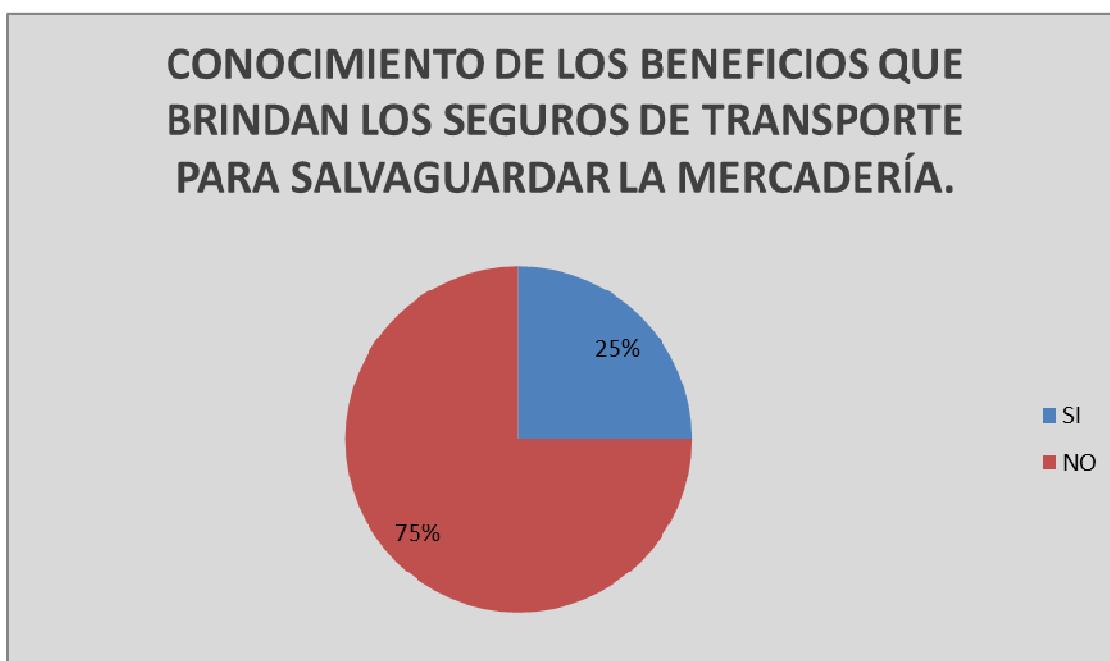
CUADRO Nº 5

CONOCIMIENTO DE LOS BENEFICIOS QUE BRINDAN LOS SEGUROS DE TRANSPORTE PARA SALVAGUARDAR LA MERCADERÍA.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
SI	9	25,00
NO	27	75,00
TOTAL	36	100

Fuente: Encuesta realizada a empresarios y comerciantes
Elaboración: Economista Carlos Luís Palacio

GRAFICO N° 5



Análisis de Resultados

De acuerdo al cuadro N° 5 y gráfico 5 se puede apreciar que solo el 25% de los encuestados, respondió que sí conocen los beneficios que brindan los seguros de transporte para salvaguardar la mercadería a exportar, mientras el 75 % ignora dichos beneficios.

6. ¿HA SUFRIDO DAÑOS O PÉRDIDAS DE MERCADERÍA DURANTE EL TRANSPORTE HASTA EL PUNTO DE EMBARQUE?

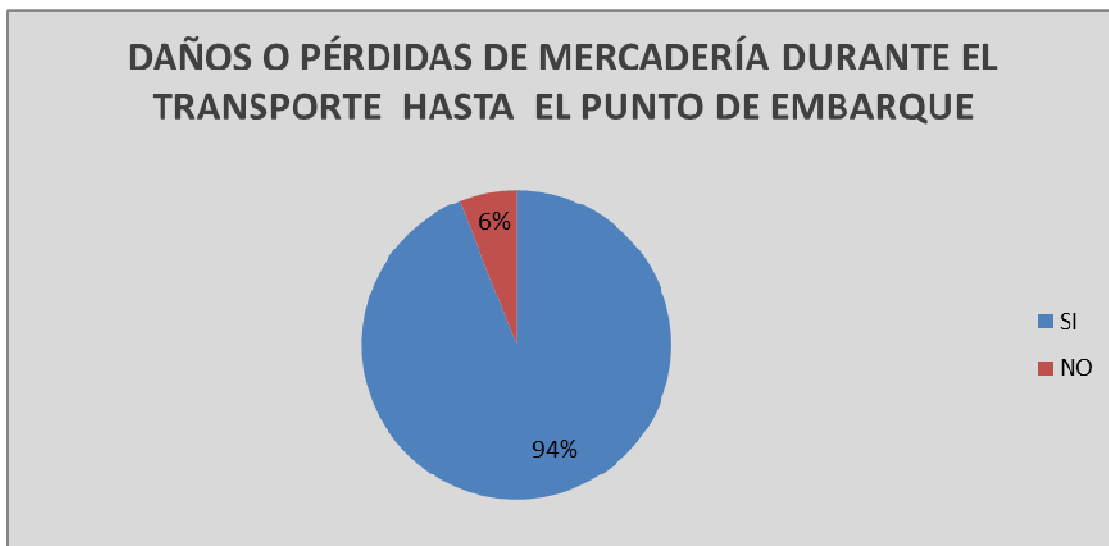
CUADRO Nº 6

DAÑOS O PÉRDIDAS DE MERCADERÍA DURANTE EL TRANSPORTE HASTA EL PUNTO DE EMBARQUE

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
SI	34	94,45
NO	2	5,55
TOTAL	36	100

Fuente: Encuesta realizada a empresarios y comerciantes
Elaboración: Economista Carlos Luis Palacio

GRAFICO Nº 6



Análisis de Resultados

De acuerdo al cuadro N° 6 y gráfico 6 se puede apreciar que el 94,4 %, de los encuestados, respondió que había sufrido daños o pérdidas de mercadería durante el transporte hasta el punto de embarque, mientras que sólo el 5,55% refirió no haber sufrido ni pérdidas ni daños.

Del alto porcentaje de empresarios y comerciantes que ha sufrido daños o pérdidas de mercadería durante el proceso de transporte, se infieren las amplias potencialidades para que comerciantes y empresarios acojan a los beneficios a este tipo de seguro, lo que deberá elevar los niveles relativamente bajos de dinamismo en la actividad del seguro de transporte que ocasionan pérdidas por robo y por siniestros durante el transporte de mercancías.

7. EN CASO DE HABER RESPONDIDO AFIRMATIVAMENTE A LA PREGUNTA ANTERIOR, SEÑALE LA CAUSA MÁS FRECUENTE DE DAÑOS O PÉRDIDAS DE MERCADERÍA DURANTE EL TRANSPORTE HASTA EL PUNTO DE EMBARQUE:

- Colisión o volcadura _____
- Incendio _____
- Robo o asalto _____
- Otra causa (especifique) : _____

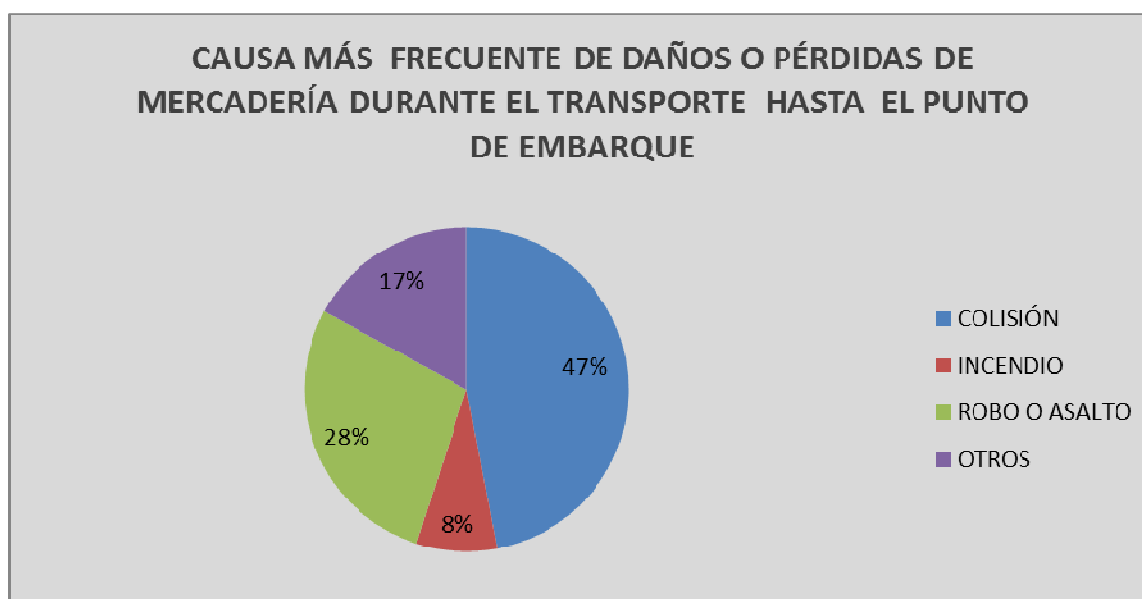
CUADRO Nº 7

CAUSA MÁS FRECUENTE DE DAÑOS O PÉRDIDAS DE MERCADERÍA DURANTE EL TRANSPORTE HASTA EL PUNTO DE EMBARQUE

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
COLISIÓN	17	47,22
INCENDIO	3	8,33
ROBO O ASALTO	10	27,78
OTROS	6	16,67
TOTAL	36	100

Fuente: Encuesta realizada a empresarios y comerciantes
Elaboración: Economista Carlos Luis Palacio

GRAFICO Nº 7



Análisis de Resultados

De acuerdo al cuadro N° 7 y gráfico 7 se puede apreciar que en cuanto a la causa más frecuente de daños o pérdidas de mercadería durante el transporte hasta el punto de embarque:

- El 47,22 %, de los encuestados, respondió que la colisión.
- El 27,78% de los encuestados, respondió que el robo o el asalto
- El 16,67 %, de los encuestados, señaló otras causas.
- El 8,33 %, de los encuestados, respondió que el incendio.

Cabe señalar que una pequeña parte de los empresarios y comerciantes encuestados manifestaron que aunque no se han acogido a las ventajas que ofrece el acogerse a los beneficios del seguro de transporte, tenía su mercadería protegida por un seguro contra incendio, y por ello las pérdidas que experimentaron a causa de este tipo de siniestro.

Actualmente, una parte importante de los empresarios y comerciantes manifestó en entrevistas posteriores a la aplicación de la encuesta, que sus mercaderías están protegidas por seguros que no cubren los riesgos que se concretan durante el transporte de la mercadería hasta el punto de embarque.

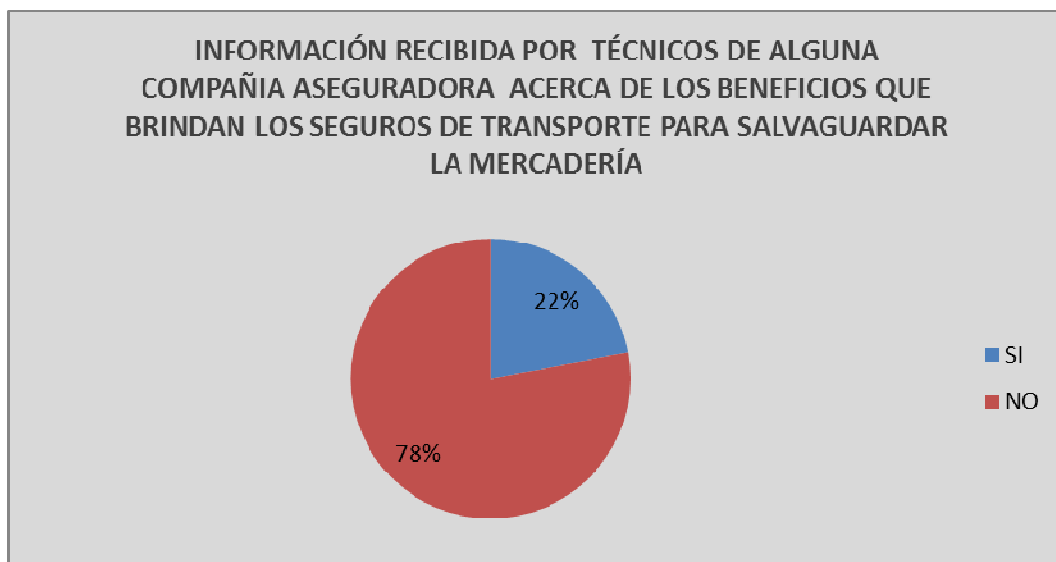
8. ¿HA RECIBIDO INFORMACIÓN POR TÉCNICOS DE ALGUNA COMPAÑÍA ASEGURADORA ACERCA DE LOS BENEFICIOS QUE BRINDAN LOS SEGUROS DE TRANSPORTE PARA SALVAGUARDAR LA MERCADERÍA?

CUADRO Nº 8
INFORMACIÓN RECIBIDA POR TÉCNICOS DE ALGUNA COMPAÑÍA ASEGURADORA ACERCA DE LOS BENEFICIOS QUE BRINDAN LOS SEGUROS DE TRANSPORTE PARA SALVAGUARDAR LA MERCADERÍA

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
SI	8	22,3
NO	28	77,7
TOTAL	36	100

Fuente: Encuesta realizada a empresarios y comerciantes
Elaboración: Economista Carlos Luís Palacio

GRAFICO Nº 8



Análisis de Resultados

De acuerdo al cuadro N° 8 y gráfico 8 se puede apreciar que el 77,7% de los empresarios y comerciantes encuestados, afirmó no haber recibido información por técnicos de alguna compañía aseguradora acerca de los beneficios que brindan los seguros de transporte para salvaguardar la mercadería.

Por otra parte, el 22,3 % de los empresarios y comerciantes encuestados refirió haber recibido información pero una parte de ellos manifestó en entrevistas posteriores a la aplicación de la encuesta, que dicha información fue recibida por vías no oficiales y de manera incompleta.

9. ¿TIENE LA PERSPECTIVA POSITIVA DE ACOGERSE A LOS BENEFICIOS QUE BRINDAN LOS SEGUROS DE TRANSPORTE PARA SALVAGUARDAR LA MERCADERÍA?

CUADRO N° 9
PERSPECTIVA POSITIVA DE ACOGERSE A LOS BENEFICIOS QUE BRINDAN LOS SEGUROS DE TRANSPORTE PARA SALVAGUARDAR LA MERCADERÍA

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
SI	4	11,2
NO	32	88,8
TOTAL	36	100

Fuente: Encuesta realizada a empresarios y comerciantes
Elaboración: Economista Carlos Luís Palacio Hanze

GRAFICO N° 9



Análisis de Resultados

De acuerdo al cuadro N° 9 y gráfico 9 se puede apreciar que el 88,8%, respondió que no tiene la perspectiva positiva de acogerse a los beneficios que brindan los seguros de transporte para salvaguardar la mercadería, lo que corrobora una vez más la necesidad de realizar el presente estudio y promocionar las peculiaridades y ventajas que ofrece este tipo de seguro. Sólo el 11,2 % tiene planes de acogerse al mismo.

4.2 COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

La investigación realizada nos ha permitido comprobar la hipótesis acerca de que la elaboración de un estudio pormenorizado acerca del seguro de transporte como elemento a tener en cuenta en la actividad del comercio exterior debería repercutir

positivamente sobre la posibilidad de salvaguardar la mercadería y disminuir las pérdidas económicas que afectan a las empresas exportadoras.

La hipótesis está correctamente planteada, ya que tanto la investigación de campo como la dirigida a sistematizar el marco teórico así lo revelan. Por ejemplo, el 77,7% de los empresarios y comerciantes encuestados, no han recibido información por técnicos de alguna compañía aseguradora, acerca de los beneficios que brindan los seguros de transporte para salvaguardar la mercadería. La comprobación de la hipótesis se argumenta también por el hecho de que solo el 25 % de los encuestados, respondió que si conocen los beneficios que brindan los seguros de transporte para salvaguardar la mercadería a exportar, mientras 75.75 % ignora dichos beneficios.

De la misma manera, 94,4 %, de los encuestados, respondió que había sufrido daños o pérdidas de mercadería durante el transporte hasta el punto de embarque.

En el desarrollo del marco teórico, se argumenta suficientemente y con datos estadísticos que un estudio acerca del seguro de transporte como elemento a tener en cuenta en la actividad del comercio exterior repercute positivamente sobre la posibilidad de salvaguardar la mercadería y disminuir las pérdidas económicas que afectan a las empresas exportadoras, con lo que queda demostrado que la hipótesis planteada se cumple en todos sus parámetros.

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

Los resultados que se han obtenido como producto de las comprobaciones realizadas, con las encuestas y entrevistas, han permitido arribar a las siguientes conclusiones:

1. En la ciudad de Manta operan empresas desarrollando acciones propias del Comercio internacional, que durante el proceso de transporte de las mercaderías están sometidas a riesgo, de perder dichas mercaderías ya sea por la ocurrencia de accidentes o por que se producen asaltos en los que se sustraen la carga.
2. Los resultados de las encuestas realizadas por el autor a comerciantes u empresarios, en la ciudad de Manta, demuestran que existen potencialidades para desarrollar, y diversificar la actividad del seguro de transporte y el desconocimiento relativo, de las ventajas que ofrece acogerse a los beneficios de este tipo de seguro, sobre todo en lo que respecta la protección a los intereses económicos.
3. Existe la necesidad de buscar alternativas para dinamizar la actividad del seguro de transporte la ciudad de Manta de modo que dicha actividad

repercuta positivamente sobre la posibilidad de salvaguardar la mercadería y contribuya a disminuir las pérdidas económicas que afectan fundamentalmente a las empresas exportadoras.

4. La causa principal de los relativamente bajos niveles de dinamismo en la actividad del seguro de transporte radica en la ausencia de alternativas para intensificar la misma
5. La presente investigación se desarrolla a partir de una concepción filosófica dialéctica que posibilita el análisis crítico de las contradicciones que generan el problema científico

5.2 RECOMENDACIONES

1. Concepción y desarrollo de un curso opcional para los estudiantes de la Facultad de Comercio Exterior y Negocios Internacionales con el fin de capacitarlos en :
 - Las características y ventajas del seguro de transporte.
 - Las vías y métodos para promocionar el seguro de transporte
2. Crear un grupo científico estudiantil en la Facultad de Ciencias Económicas en la carrera de Comercio Exterior y Negocios Internacionales para la promoción del seguro de transporte entre los comerciantes y empresarios

de la ciudad de Manta, para realizar un estudio de mercado que permita determinar la demanda real de seguros de transporte a corto y largo plazo.

3. Diseñar una campaña publicitaria con el empleo de los principales medios de difusión masiva de la ciudad; la referida campaña deberá apoyarse en las posibilidades que brinda el seguro en cuestión para disminuir las pérdidas económicas, que podrían ocasionarse por la ocurrencia de siniestros durante el transporte de las mercaderías.
4. Realización de conversatorio con comerciantes y empresarios no acogidos al seguro de transporte, que cuente con la presencia de un empresario de prestigio que goce de los beneficios de dicho seguro y que ofrezca argumentos a sus colegas acerca de las ventajas del mismo.
5. Elaboración de un folleto para distribuir entre comerciantes y empresarios, donde se divulguen:
 - A) Características de la póliza del seguro de transporte.
 - B) Diversidad de seguros de transporte.
 - C) Compañías aseguradoras que ofertan seguros de transporte.
 - D) Montos posibles de las indemnizaciones.
 - E) Vías legales más rápidas para acogerse a un del seguro de transporte.
 - F) Documentación necesaria para acogerse a un seguro de transporte

CAPITULO VI

6 PROPUESTA

6.1 PLAN DE PROMOCIÓN DEL SEGURO DE TRANSPORTE PARA LOS COMERCIANTES Y EMPRESARIOS DE LA CIUDAD DE MANTA EN LA PROVINCIA DE MANABÍ.

6.2 JUSTIFICACIÓN

Los resultados positivos que han alcanzado las empresas dedicadas a los seguros, han atraído la atención de comerciantes, empresarios y gobiernos de diversos países en todos los continentes; de ahí que se diversifique y amplíe cada vez más el papel de los seguros, sobre todo en el ámbito del comercio exterior

En la realización de este estudio, es fundamental revelar a empresarios y comerciantes en general, los beneficios que brindan los seguros de transporte para salvaguardar la mercadería. Específicamente este estudio está dirigido a los empresarios y comerciantes que operan en la ciudad de Manta. La investigación a realizarse conviene a los intereses del sector exportador en especial por la caracterización de la situación actual de los seguros de transporte con énfasis en las pérdidas que ocurren por no acogerse a los beneficios de los mismos

6.3 FUNDAMENTACIÓN

En la ciudad de Manta operan empresas desarrollando acciones propias del Comercio internacional, que durante el proceso de transporte de las

mercaderías están sometidas a riesgo, de perder dichas mercaderías ya sea por la ocurrencia de accidentes o por que se producen asaltos en los que se sustrae en la carga.

Los beneficios que este trabajo proporcionará son de carácter socioeconómico y contribuirá a diagnosticar el estado de la problemática y proponer alternativas que contribuyan a solucionar el problema planteado una vez que la información haya sido debidamente procesada

6.4 OBJETIVO GENERAL

Promover los beneficios que brindan los seguros de transporte para salvaguardar la mercadería durante el transporte de las mercaderías hasta los puntos de embarque

6.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Crear medios para involucrar a los estudiantes de la Carrera de Comercio Exterior y Negocios Internacionales en grupos científicos estudiantiles que desarrollarán acciones para promocionar los seguros de transporte.

Desarrollar un grupo de acciones para promover entre los comerciantes y empresarios las ventajas de los seguros de transporte.

Socializar los beneficios del seguro de transporte en la disminución de las pérdidas económicas que se producen durante el transporte de las mercaderías hasta los puntos de embarque

Motivar al sector empresarial para que se acoja a los beneficios del seguro de transporte.

6.5 IMPORTANCIA

La comunicación de nuevas oportunidades para acogerse al seguro de transporte a partir de que Manta cuenta con potencialidades para desarrollar, y diversificar la actividad de dicho seguro.

Entre las referidas oportunidades se destacan su crecimiento económico acelerado, la capacidad local para el procesamiento del atún y su posterior exportación, el flujo de productos agrícolas hacia la ciudad desde diversas partes de la provincia de Manabí y la existencia de diversas empresas que exportan sus mercaderías y necesitan transportarlas de un modo seguro hasta los puntos de embarque, por lo que requieren acogerse a los beneficios que brindan los seguros de transporte para salvaguardar la mercadería a exportar.

6.6 UBICACIÓN SECTORIAL

Esta propuesta está dirigida en primera instancia a los comerciantes y empresarios de la Ciudad de Manta.

6.7 FACTIBILIDAD

La realización de las acciones contenidas en el presente estudio, representa una oportunidad para potenciar la actividad del seguro de transporte y propiciar que empresarios y comerciantes accedan a las ventajas que esto implica, sobre todo en lo que se refiere a la disminución de pérdidas.

De efectuarse esta propuesta tendrá un valor socioeconómico y podrán tomarse decisiones que favorezcan la dinamización de la actividad de los seguros de transporte para que contribuyan a disminuir las consecuencias negativas de no tenerlos en cuenta como un elemento esencial para el comercio en el universo de empresarios comerciantes y cuyos beneficiarios serán, en última instancia los habitantes Manta, de manera particular y los de la provincia de Manabí en general.

6.8 DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

La propuesta para lograr implementar una socialización de las oportunidades que se tienen en este mercado, se enmarcará en la difusión del proceso comercial que tienen las pólizas de seguros y la demanda que tiene el sector industrial y comercial de la ciudad, la provincia y el país, donde se tratarán temas referentes a los tipos de seguros de transporte.

Al socializar la información a los comerciantes y despertar el interés de satisfacer la demanda local, provincial y nacional, se logrará generar nuevas oportunidades y mejores beneficios a las familias que dependen directamente del sector comercial e industrial.

6.9 DESCRIPCION DE LOS BENEFICIARIOS.

Los beneficiarios serán:

- ***Beneficiarios directos:***

Medianos y grandes productores.

Medianos y grandes comerciantes

- ***Beneficiarios indirectos:***

Empresas de transporte.

Compañías de Seguros

6.10 PLAN DE ACCIÓN

Inicialmente se contactó con los comerciantes e industriales para establecer una agenda de socialización enfocada a cada uno de los segmentos de los seguros de transporte.

A continuación se detalla con un marco lógico, las actividades a realizarse para alcanzar el objetivo de la socialización.

6.10.1 DESCRIPCIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

MATRIZ DE MARCO LÓGICO

RESUMEN DE LA PROPUESTA	INDICADOR	FUENTES DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
Los comerciantes e industriales de Manta, socializados en el uso del seguro de transporte.	El 80% de los comerciantes, están capacitados, en la obtención de pólizas de seguro de transporte a finales del 2014.	Registro de asistencia al proceso de capacitación. Fotografías	La no asistencia de los comerciantes e industriales. 72 comerciantes e industriales están interesados en adquirir pólizas de seguro de transporte.
PROPÓSITO: Aplicar un plan de capacitación a los comerciantes e industriales de Manta, en la aplicación y adquisición de pólizas de seguros de transporte.			
<p>COMPONENTES:</p> <ol style="list-style-type: none"> Los comerciantes e industriales de Manta capacitados en el manejo de pólizas de seguros. Comerciantes socializados en las ventajas de mantener pólizas de seguros. 	<p>El 80% de los industriales y comerciantes de Manta, están en capacidad para negociar y adquirir pólizas de seguros. A finales del 2014.</p> <p>El 80% de los comerciantes están en capacidad para mantener pólizas de seguros a finales del 2014</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Registro de Control de asistencia a la capacitación. ◆ Registro de evaluación teórica y prácticas ◆ Registro de control de asistencia a la capacitación. ◆ Registro de evaluación teórica y prácticas 	<p>Desmotivación y baja de precios por debajo del beneficio económico.</p> <p>72 comerciantes sensibilizados en el manejo de pólizas de seguros de transporte.</p> <p>72 comerciantes e industriales manejan con eficiencia el uso del seguro de transporte.</p>

6.10.2 MALLA CURRICULAR

TALLER DE CAPACITACIÓN

TEMA: MANEJO DE LAS VENTAJAS DE LAS POLIZAS DE SEGUROS DE TRANSPORTE Y SEGUROS GENERALES.

LUGAR: MANTA LOCAL: AUDITORIO CAMARA DE INDUSTRIAS

N°	TEMAS/ SUB TEMAS	HORAS PRESENCIAL	RESPONSABLE	RECURSOS
1	Introducción	30´	Técnico en SEGUROS	Material Didáctico y audiovisuales
1.1	Situación del producto a nivel nacional	15´	Técnico en SEGUROS	Material Didáctico y audiovisuales
1.2	Prácticas culturales para elevar la adquisición de pólizas	15´	Técnico en SEGUROS	Material Didáctico y audiovisuales
2.	Tecnología de Producción	15´	Técnico en SEGUROS	Material Didáctico y audiovisuales
2.1	Selección de las pólizas	30´	Técnico en SEGUROS	Material Didáctico y audiovisuales
2.2	Características de las pólizas de transporte	30´	Técnico en SEGUROS	Material Didáctico y audiovisuales
2.3	El tratamiento de las pólizas de acuerdo a las necesidades	15´	Técnico en SEGUROS	Material Didáctico y audiovisuales

6.10.3 TALLER DE CAPACITACIÓN PRÁCTICA

TEMA: MANEJO DE LAS PÓLIZAS DE SEGUROS
LUGAR: AUDITORIO DE LA CAMARA DE INDUSTRIAS
DIRECCION: MANTA, AV. 2 Y CALLE 11

N°	ACTIVIDAD	HORAS PRESENCIAL	RESPONSABLE	RECURSOS
1	Instrucciones prácticas de cómo llenar el formulario para solicitar el seguro de transporte	40´	Técnico de SEGUROS	Pólizas de seguros.
2	Documentos que se necesitan para emitir la póliza de transporte	15´	Técnico de SEGUROS	Pólizas de seguros
3	Como llenar las aplicaciones cuando son pólizas abiertas	30´	Técnico de SEGUROS	Pólizas de seguros
4	Conocer en la práctica como se emite una póliza de transporte	30´	Técnico de SEGUROS	Pólizas de seguros
5	Instrucciones para calcular la prima o costo del seguro en la póliza de transporte	20´	Técnico de SEGUROS	Pólizas de seguros
6	Instructivo para llenar formulario de reclamación de siniestros y la documentación requerida por la aseguradora.	60´	Técnico de SEGUROS	Pólizas de seguros

6.11 ADMINISTRACIÓN

La administración de este plan de acción es responsabilidad del autor ya que los temas a desarrollar están directamente relacionados con la investigación realizada.

6.12 FINANCIAMIENTO

El financiamiento de las actividades a realizarse, será solicitado a las entidades relacionadas al sector como son: Las Compañías de Seguros, instaladas en la ciudad de Manta, tales como SEGUROS LATINA, BALBOA...

6.13 PRESUPUESTO

DETALLE	COSTO	INDUSTRIALES BENEFICIADOS
Movilización	80,00	72
Alquiler de local	sin costo	72
Alquiler de proyector	Sin costo	72
Refrigerios	216,00	72
Materiales	180,00	72
Varios	43,00	72
TOTAL	519,00	72

Presupuesto referencial para capacitar a un grupo de 37 industriales y 35 comerciantes del cantón Manta..

Es importante señalar que el presupuesto detallado anteriormente, cubre los gastos por la capacitación teórica ya que el personal técnico de SEGUROS, no cobran en calidad de expositores.

La capacitación práctica se la realizará en la Cámara de Industrias, específicamente en el auditorio y la movilización de los participantes correrá a cargo de ellos.

6.14 EVALUACIÓN

El resultado y efecto de la socialización, se evaluará con los niveles de interés que se demuestre en las diferentes reuniones de capacitación que se realicen, haciendo un seguimiento a los grupos de comerciantes e industriales motivados por el nuevo escenario de seguridad de sus mercaderías que se les presenta.

Bibliografía

1. Alcántara Grados, F (2005). El seguro de riesgos catastróficos: reaseguro tradicional y transferencia alternativa de riesgos .Madrid: Editorial MAPFRE, D.L. 2005.
2. Cámara de Industrias de Manta (2013).
3. Código de Comercio Ley de Almacenes Generales de Depósito.
4. Económicos del Negocio Asegurador”, Profesor del área estadística del CESSJ
5. Hill Prados, María Concepción (1995) El reaseguro. Madrid: José María Bosch Editor, S.A. Lacruz Mantecón, Miguel L.(2013).Formación del contrato de seguro y cobertura del riesgo. Madrid. España. Editorial Reus, S.A.
6. <http://www.monografias.com/trabajos16/acto-de-comercio/acto-de-comercio.shtml#ixzz2tsWHBRtB>
7. Impacto de las Compañías de Seguro en Ecuador- · José María Sánchez López “Estudios de Economía de Seguros: Aspectos
8. Irene Albarrán Lozano “Mercado de seguros: oferta y demanda. ¿Cómo operan y se caracterizan?”, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. UCM.
9. María del Pilar González de Frutos “Importancia Económica y Social del Seguro”, Directora General de Seguros y Fondos de Pensiones, España
10. Mercado Asegurador Iberoamericano 2000-2001.
11. Mercado Asegurador Iberoamericano 2001-2002
12. Mercado Asegurador Iberoamericano 2002-2003.
13. Mercado Asegurador Iberoamericano 2003-2004
14. Mercado Asegurador Iberoamericano 2004-2005
15. Peña Triviño, E (2012) Manual derechos de seguro. Guayaquil. Cuarta edición. Editorial Odino.

16. Pieschacón Velasco, Camilo (2012). Riesgo sistémico y actividad aseguradora. Instituto de Auditores Internos de España (2013) Marco de relaciones de auditoría interna con otras funciones de aseguramiento: guía práctica. Madrid: FUNDACIÓN MAPFRE, D.L.
17. Revista de Derecho del Transporte, Nº12, año 2013 (2013) Madrid. España Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales.
18. Superintendencia de Bancos y Seguros. "Contrato de Seguros", Decreto 1147
19. Superintendencia de Bancos y Seguros. "Ley General de Seguros", Ley No.74. RO/ 290 de 3 de Abril de 1998.
20. Superintendencia de Bancos y Seguros. "Reglamento a la Ley General de Seguros", Decreto Ejecutivo 1510, Registro Oficial 342 de 18 de Junio de 1998.
21. Superintendencia de Bancos y Seguros "Resolución No SBS-INS-2004-0149"
22. Tortella Casares, Gabriel (2014) Historia del seguro en España Madrid: FUNDACIÓN MAPFRE, D.L.
23. QuintánsEiras, M^a Rocío (2014). Estudios sobre mediación de seguros privados. Pamplona. España. Editorial Aranzadi, S.A.
24. VV.AA (2012) I Congreso sobre las nuevas tecnologías y sus repercusiones en el Seguro: Internet, Biotecnología y Nanotecnología. Madrid .FUNDACION MAPFRE con la colaboración y el soporte científico de la Universidad Autónoma de Barcelona, Campus de Excelencia Internacional.