



**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA  
EMPRESARIAL DE GUAYAQUIL**

**TRABAJO DE GRADO  
PARA LA OBTENCIÓN AL TÍTULO DE:**

**Ingeniería en Comercio Exterior**

**TEMA:**

**“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA  
ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

**AUTOR:**

**Luís Felipe Tamayo Botero**

**Enero 2018**

**GUAYAQUIL-ECUADOR**

**AGRADECIMIENTO**

A mis padres, mis primeros maestros que con esfuerzo y dedicación nos han formado, a mis hermanos y mi.

Les doy las gracias por enseñarme desde pequeño que el destino se lo construye uno con el esfuerzo y el empeño de cada una de las cosas que se hace.

**DEDICATORIA**

**A mi mentor, ejemplo, amigo, jefe, detractor y padre,  
por darme la oportunidad de conocer y aprender del  
mercado asegurador, por el orgullo que significa  
llevar su nombre y sobre todo por siempre creer en  
mí.**

**“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA  
ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

**La Responsabilidad de este trabajo de investigación,  
con sus resultados, conclusiones y recomendaciones,  
pertenece exclusivamente al autor.**

**Luis Felipe Tamayo Botero**

.....

# “IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”

---

## **RESUMEN.**

El transporte de mercancías de exportación e importación de un país, es un motor que mueve la economía, esta economía se puede ver afectada por la misma vía; al no aplicarse la debida seguridad para minimizar el impacto de un siniestro al momento de que la carga es transportada (nacional o internacionalmente), las perdidas pueden ser totales o parciales y dependerá del conocimiento que tenga el propietario de la mercancía al momento de contratar el seguro, para realizar una transacción que vaya de acorde al valor de lo que está transportando. El aporte que se quiere proporcionar en esta investigación es precisamente el conocimiento que debe tener en referencia a riesgos y pólizas de seguros a una empresa o individuo para lograr la máxima protección de la mercancía y entenderse que de este hecho protegerá el patrimonio de la empresa que direcciona. La metodología empleada para llegar a las conclusiones y recomendaciones de la investigación ha sido prolifera en cuanto a escudriñar información disponible en las páginas web, textos y la experiencia personal, los autores involucrados en la bibliografía utilizada tienen su renombre de experiencia en el ramo técnico de seguro de transporte. Las recomendaciones que se plantean están analizadas concienzudamente, tratando de darlas como un bien de utilidad para quien busque información, y sienta la necesidad de precautelar los riesgos de sus mercancías disponiendo del factor análisis de riesgo y la correcta utilización de los productos de seguros en cada uno de sus casos, considerando que el principio fundamental del contrato de seguro es general. Seguridad y buena fe, entre sus contratantes ante las eventualidades que puedan seguir durante el amparo del mismo.

# **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

## **ABSTRACT**

Merchandise transportation for products of exportation and importation is a machinery that moves the economy, such economy can be affected in the same way, as no proper safety is applied in order to minimize the impact of an accident at the moment the cargo is transported. The losses can be total or partial and will depend on the knowledge from the owner over the merchandise at the time of the contracting of the insurance, to carry out a transaction to the value/amount of what is being transported.

The value which is being provided in this research is precisely the information /knowledge that enterprises or individuals must have a reference to risks and insurance policies, so they can achieve the maximum protection of such merchandise and make understand that these actions will protect the patrimony of the enterprise that manages it.

The methodology applied to reach conclusions and recommendations of this research have been prolific as it goes deeper into the information available in web pages, texts, personal experiences; the authors involved in the bibliography show well-known experience in the technical area of transport insurance. The recommendations considered are analyzed conscientiously with the purpose of a good use by other researchers looking for information as individuals whose need to avoid the risks over the merchandise, applying the risk-analysis factor and the proper use of insurance products in any possible cases, considering the fundamental principles of the insurance contract in general. Safety and good faith between the contractors is requested before any events occur during the protection of the merchandise.

# “IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”

---

## ÍNDICE.

	Página
Agradecimiento	2
Dedicatoria	3
Firma responsabilidad	4
Resumen y abstract	5
Índice	7
Capítulo I. Fundamentos teóricos de la investigación	9
1.1 Introducción	9
1.2 El problema de investigación	10
1.2.1 Planteamiento del problema	10
1.2.2 Causas del hecho científico	12
1.2.3 Formulación del problema de investigación	13
1.2.4 Preguntas de investigación	14
1.2.5 Justificación	15
1.2.6 Los objetivos	15
1.2.6.1 Objetivo general	15
1.2.6.1.1 Objetivos específicos	15
Capítulo 2 Marco teórico	16
2.1 Los diferentes tipos de transportes en la exportación	17
2.1.1 Transporte por carretera	18
2.1.2 Transporte ferroviario	19
2.1.3 Transporte marítimo	20

## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

2.1.3.1 Contrato de fletamento	20
2.1.3.2 Contrato de pasaje	21
2.1.3.3 Contrato de remolque	21
2.1.4 Transporte aéreo	21
2.2 Conceptualizar los tipos de seguros que se aplican en la transportación nacional e internacional de mercancías	22
2.2.1 Definición de siniestro	22
2.2.2 Tipos de siniestros	22
2.2.3 Tipos de seguro de daños	23
2.2.4 Pólizas de seguros de transporte	23
2.2.4.1 Seguro de transporte terrestre	24
2.2.4.2 Seguro de transporte marítimo	26
2.2.4.3 Seguro de transporte aéreo	26
2.3 2.3 Caracterizar la afectación en la economía de una empresa en el Ecuador causada por siniestros en la transportación	28
Capítulo 3. Aspectos metodológicos de la investigación	37
4. Conclusiones y recomendaciones	39

## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA**



**ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

**Capítulo I.- Fundamentos teóricos de la investigación**

**1.1 Introducción**

El transporte nacional e internacional, ya sea marítimo, aéreo, terrestre, son el medio específico para movilizar la producción de un país. Para cumplir con las expectativas creadas en su entorno es necesario cumplir con reglas y leyes que lo rigen. El comercio, como la transportación se sujetan a estas regulaciones y se protegen de eventos ajenos a la voluntad del que negocia o del que transporta.

La producción agrícola, pecuaria, acuícola, petrolera; de un país significa parte de su riqueza, generando empleos, formando empresas, donde sus profesionales buscaran oportunidades, negociando interna y externamente, buscando el máximo beneficio al negociar, embalar y transportar.

La transportación encuentra riesgos, siniestros que deben ser atendidos a su momento, cada mercancía debe cumplir con requisitos establecidos, desde la negociación, el embalaje adecuado, un siniestro donde se pierda la mercancía de una persona o de una empresa puede significar el fracaso o la quiebra de ese ente.

Se propone un análisis del transporte de mercancía interno y externo, la proyección de un producto que saldrá a la venta y que para que esto suceda tiene que sufrir transformaciones en los diferentes eventos, para su segura transportación hasta el sitio indicado; eso es enfatizando dentro y fuera del país. Este proyecto quiere llegar a descubrir el impacto que sufre la economía de una empresa, demostrar la necesidad de utilizar un seguro ideal y adecuado para

## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

la mercancía. Cuidar la preparación del producto, cadenas de frío, embalajes, contenedores adecuados, bodegas preparadas para tal o cual producto, transporte afín en distancias y tiempo para la conservación de la mercancía, la logística que presta la empresa y sobre todo que seguridad o respaldo contra siniestros. Analizar los diferentes tipos de siniestros, y los tipos de seguros que se ofertan para cubrir tal o cual evento, de tal manera que se logre aminorar el impacto que un accidente, retrasos, u otra causa que deteriore la mercancía.

El hecho de laborar y adquirir conocimiento en la línea de seguros, para la transportación de mercancía; como producto externo e interno, el deseo de formar una empresa de transportación segura; con los lineamientos internacionales, argumentan necesariamente o de forma precisa para llevar a cabo esta investigación.

### **1.2 El problema de investigación**

#### **1.2.1 Planteamiento del problema**

Un número considerable de empresas ecuatorianas suscriptoras de seguros de transporte afectan su economía al no utilizar adecuadamente los servicios que prestan las aseguradoras al momento de sufrir siniestros entre los años 2015 y 2016 en el Ecuador.

#### **Hecho científico:**

- a. Altos niveles de pérdidas económicas
- b. Empresas importadoras y exportadoras en los años 2015 y 2016
- c. En el Ecuador

## “IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”

---

- El Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (Senplades), presentó la segunda versión del Directorio de Empresas y Establecimientos (DIEE). (12 de febrero de 2014). La segunda versión del DIEE recopila la información de 704.556 empresas, frente a las 179.830 empresas registradas en el Directorio de 2011, aumentando la cobertura en 3,9 veces más. El 40,7 de las empresas se encuentran en Guayas y Pichincha, y de ellas, el 47% están en Quito.
- El INEC, explicó que el 89,6% de las empresas contempladas en esta versión son microempresas, el 8,2% pequeñas, el 1,7% medianas y el 0,5% grandes empresas. De acuerdo al sector económico, los sectores más predominantes son comercio con el 39% seguido por servicios con el 38,4%.
- Según los resultados del DIEE, las empresas registraron 145.133 millones de dólares en ventas en 2012, 10% más que lo registrado en 2011, cuando alcanzó 131.892 millones de dólares. Del total de las ventas 121.516 millones de dólares corresponden a ventas nacionales y \$23.617 millones de dólares a exportaciones. Por sectores, el 40,5% de las ventas corresponden al comercio, el 27,4% a industrias manufactureras, el 24,3% a servicios, el 4,7% son de agricultura, ganadería, silvicultura y pesca, y el 3,1% a explotación de minas y canteras.
- El 80,4% de las ventas de 2012 se generaron en Guayas y Pichincha y de ese porcentaje el 58,9% se produjo en Quito, es decir, 68.797 millones de dólares. Tanto en ventas nacionales como en exportaciones, Quito registra un aporte importante en las ventas al llegar a 54.132 millones de dólares en ventas nacionales y 14.665 millones de dólares en exportaciones.

Según Veintenilla, H. (2000). Una empresa es todo ente económico cuyo esfuerzo se orienta a ofrecer bienes y/o servicios que al ser vendidos producirán

un valor marginal conocido como utilidad. Su importancia radica en su capacidad generadora de riqueza, que al ser distribuida equitativamente propicia la paz social y por ende tranquilidad y desarrollo. Se clasifican:

- a) Por la actividad que cumple
- b) Por el tamaño
- c) Por el sector al que pertenece
- d) Por la forma de la organización del Capital

### **1.2.2 Causas del hecho científico.**

Las causas del hecho científico que se han planteado en la investigación; son:

- Aplicación de los diferentes tipos de seguros en la transportación de mercancía de importación y exportación para bajar el nivel del impacto al sufrir un siniestro.
- La poca información que facilitan las empresas de seguros
- El impacto económico de una empresa al sufrir un siniestro

Se selecciona “Aplicación de los diferentes tipos de seguros en la transportación de mercancía de importación y exportación para bajar el nivel del impacto al sufrir un siniestro”.

Los exportadores e importadores de mercancías de un país, en sus diferentes ámbitos de negocios, necesitan la ayuda y respaldo de empresas de seguros con responsabilidad y profesionalismo.

## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

El seguro es un contrato de buena Fe, el que lo conforman dos partes; por un lado, el asegurado, el mismo que busca prevenir el riesgo y por el otro lado está el asegurador, que asume el riesgo. El riesgo es cualquier evento imprevisto al que este expuesto el objeto asegurado: natural, humano, mecánico.

Busco en esta investigación aportar con los conocimientos apropiados para dar una guía al empresario que la requiera, aportando los conocimientos requerentes para la protección de sus mercancías.

### **1.2.3 Formulación del problema de investigación**

¿Porque el empresario ecuatoriano no utiliza adecuadamente los servicios que prestan las aseguradoras para disminuir el impacto al momento de sufrir un siniestro en las importaciones o exportaciones?

### **1.2.4 Preguntas de investigación. -**

- ¿Cuáles son los diferentes tipos de transporte de mercancías y que tipo de seguridad brindan al exportador e importador?
- ¿Qué tipo de seguro se debe aplicar a la mercancía de exportación e importación que permita disminuir el impacto que sufre una empresa al momento de sufrir un siniestro?
- ¿Para qué se utilizan los servicios de las empresas de seguro y de qué manera se legaliza una mercancía al momento de transportarla?
- ¿De qué manera una empresa aseguradora valora un siniestro?

### **1.2.5 Justificación**

El hecho de conocer en qué nivel se está utilizando los diferentes tipos de seguros para proteger la inversión que realiza una empresa al momento de transportar una carga tanto en exportación como en importación.

Las empresas nacionales e internacionales conforman un legado económico de familias que mantienen el comercio, ofreciendo ingresos fiscales al estado, trabajo a ciudadanos.

Los resultados de esta investigación darán beneficios de conocimiento a una ciudadanía que debe conocer de los diferentes tipos de seguros que brindan las empresas aseguradoras en todos los ámbitos, sus ventajas y desventajas.

El conocimiento necesario para la aplicación de un seguro adecuado, al momento de transportar una carga hacia los destinos indicados por los propietarios del bien.

El hecho de que un siniestro afecte la mercancía al momento que se transportarla, afecta directamente a la empresa dueña de la carga; el estudio medirá el impacto que sufre esa empresa, si no hizo el debido uso del seguro, por falta de conocimiento o por “ahorrarse” dinero. El uso cierto de un seguro, aplicado de manera correcta

El mundo de la transportación acompañado de la seguridad que se le dé a la carga que se le encomienda; siempre ofrecerá cambio; por tecnología, por rapidez, agilidad en la documentación. Las variables que se presenten según la medición son cualitativas; pues expresan características o cualidades diferentes.

Existe por parte del egresado la predisposición de cubrir los gastos financieros en que se incurra dentro de la investigación, así como también los recursos humanos y materiales; a la vez que asume la responsabilidad de lo que se exponga y los resultados que se obtengan la Universidad podrán hacer uso de ellos

## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

Se tomará un tiempo prudencial de 4 meses, y si se extiende el mismo se procederá a solicitar una extensión en el tiempo.

### **1.2.6 Los Objetivos**

#### **1.2.6.1 Objetivo General**

Analizar el nivel de afectación que la economía de una empresa importadora y/o exportadora sufre al momento de la ocurrencia de un siniestro durante el transporte de la mercancía asegurada por no utilizar adecuadamente los servicios que prestan las aseguradoras.

##### **1.2.6.1.1 Objetivos específicos**

- Determinar y conceptualizar los diferentes tipos de transportes de mercancías y la aplicación adecuada del seguro tanto para la exportación como la importación.
- Conceptualizar los tipos de seguros que se aplican en la transportación nacional e internacional de mercancías
- Caracterizar la afectación en la economía de una empresa en el Ecuador causada por siniestros en la transportación

## **Capítulo 2. Marco Teórico**

**2.1 Determinar y conceptualizar los diferentes tipos de transportes de mercancías y la aplicación adecuada del seguro tanto para la exportación como la importación.**

## “IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”

---

El desarrollo del capítulo marco teórico, comenzara con conceptos y definiciones de mercancía, en este ámbito Jan, D. (2015) escribe un documento en que analiza la obra El Capital de Carlos Marx, la Mercancía, Trabajo y Valor; en su contenido manifiesta en este concepto que es la mercancía.

En el capítulo I Marx afirma que la riqueza de las sociedades en la que domina el modo de producción capitalista se presenta como un inmenso cúmulo de mercancías. ¿Qué significa que algo sea una mercancía? Digamos que, si una persona produce algo para su propio consumo, ese algo no sería una mercancía. Para que algo sea mercancía la finalidad de la producción debe ser la venta del producto, es decir, la mercancía sería aquel bien que se produce con el fin de intercambiarlo. Teniendo esto claro, continuemos con las características de la mercancía. La mercancía tiene un doble valor: valor de uso y valor de cambio.

En el mismo contexto autores como Pérez J. y Merino M (2014) definen mercancía del italiano mercanzia, una mercancía es una cosa mueble que se constituye como objeto de trato o venta. El concepto suele aplicarse a los bienes económicos que son susceptibles de compra o venta. Las mercancías, por lo tanto, son intercambiables por otras cosas. Esto implica que puede establecerse algún tipo de equivalencia entre distintas mercancías. Las mercancías son intercambiables mediante el trueque (se entrega una mercancía y se recibe otra distinta) o a través del dinero (se entrega un cierto monto de dinero que equivale a la mercancía). Actualmente además de la fabricación de esas mercancías también se han creado otras actividades económicas que están muy en relación con ellas. De carácter personal realizo una diferencia entre MERCANCÍA Y MERCADERÍA; la palabra mercancía se la denomina a todo aquel producto que va a ser comercializado, pero aún no cuentan con un precio fijo determinado. Como para aquellos productos de importación que para su determinación de valor



se le debe agregar los gastos de flete, seguro y otros. Mercadería a todo aquel producto que ya se comercializó y ya está incluido el costo en origen flete, seguro y otros gastos y más el porcentaje o ganancia que pretendiese al vender dicho producto.

### **2.1.1 Los diferentes tipos de transportes en la exportación.**

Iñiguez, G. (2016) para decidir qué tipo de transporte es más conveniente se debe tener en cuenta, el tipo de mercadería (perecedera, no perecedera, etc.), las distancias, el valor unitario del producto a transportar, peso y volumen, el requerimiento del cliente en términos de cómo desea recibir su producto, el costo de flete, el costo financiero del capital invertido en los inventarios en tránsito y en bodega, y la infraestructura del país de destino. Por otra parte, encontramos estos tipos de medios de transporte que se adecuan a la mercancía que se quiere exportar o importar: Transporte internacional marítimo. Transporte internacional aéreo. Transporte internacional ferroviario. Transporte por carretera. Transporte multimodal.

Wright, C. (2008) la cuestión del transporte es crucial para el comercio exterior. El transporte puede favorecer tanto como liquidar las pretensiones de una empresa para consolidarse en un mercado. Definidas las condiciones del transporte con el importador, el exportador debe obtener, con antelación, la reserva en plaza para la carga en el medio de transporte seleccionado, debiendo ser preservada una buena relación con el agente de transporte. Factores a ser analizados y a tener en cuenta a la hora de elegir medio de transporte: Puntos de embarque y desembarque. Costos relacionados con el embarque, desembarque, cuidados especiales, flete hasta el punto de embarque, flete internacional, manipulación, etc.

Urgencia en la entrega. Características de la carga: peso, volumen, forma dimensión, peligrosidad, cuidados especiales, refrigeración, etc. Posibilidades de uso del medio de transporte, tales como disponibilidad, frecuencia, adecuación, exigencias legales.

#### **2.1.1.1 Transporte por carretera. -**

Ruíz, J. (2011) manifiesta en [https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte\\_por\\_carretera](https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_por_carretera) que cual sea el modo de transporte elegido, generalmente es necesario un transporte por carretera al comienzo y al final del viaje. Y por supuesto, si el modo es la carretera, el transporte se desarrollará íntegramente a través de él. El camión es un medio relativamente moderno de transporte, cuya aparición data de principios del siglo XX.

El transporte por carretera es aquel desplazamiento realizado en una carretera abierta al público con un vehículo (bicicletas o ciclomotores, a motor o eléctrico, un remolque o semirremolque, o bien vehículos agrícolas como los tractores). El trayecto o desplazamiento por carretera tiene como fin, normalmente, el transporte de pasajeros o mercancías; si bien, por carretera también encontramos desplazamientos de vehículos especiales destinados a la seguridad o rescate de emergencia del ciudadano (ambulancias, coches de policía, camiones de bomberos y grúas). Según datos aportados por la Unión Europea el transporte por carretera es el principal medio de desplazamiento en la actualidad, habiendo un vehículo por cada dos habitantes en Europa.

#### **2.1.1.2 Transporte ferroviario. -**

Ferreiro, S. (2005) el desarrollo del transporte internacional ferroviario combina una excelente infraestructura y avanzada tecnología, pudiendo competir con el transporte marítimo en algunos movimientos de mercancías específicas. Como en cualquier otro medio de transporte, es necesario conocer el equipo y material existente según las mercancías a transportar. Las limitaciones físicas del ferrocarril inciden principalmente en el transporte de aquellas mercancías que por sus medidas especiales puedan sobrepasar los gálibos (perfil máximo que limita la carga sobre el vagón) establecidos internacionalmente.

Para (Wikipedia / Ferrocarril 2017) el ferrocarril o transporte ferroviario es un sistema de transporte de personas y mercancías guiado sobre una vía férrea. Aunque normalmente se entiende que los carriles o rieles son de acero o hierro, que hacen el camino o vía férrea sobre la cual circulan los trenes, dentro de esta clasificación se incluyen medios de transporte que emplean otros tipos de guiado, tales como los trenes de levitación magnética. Se trata de un transporte con ventajas comparativas en ciertos aspectos, tales como el consumo de combustible por tonelada/kilómetro transportada, la entidad del impacto ambiental que causa o la posibilidad de realizar transportes masivos, que hacen relevante su uso en el mundo moderno.

### **2.1.1.3 Transporte Marítimo**

Para Orozco, A. (2006) expresada en una investigación sobre transporte marítimo, realizada y donde a decir de Alberto Abreu Fernández, el contrato de transporte marítimo "es el medio

## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

regulador de relaciones que nacen de la transportación de mercancías por vía fluvial o marítima, tanto en cabotaje como en transportación internacional", y añadiría, que es este medio de transporte el de mayor importancia en el comercio internacional.

### **2.1.1.3.1 Contrato de fletamento:**

Alcántara, J. (2017) la utilización de un buque con miras a la obtención de un beneficio económico directo se puede llevar a cabo bajo la forma de diversos contratos, cuya sistematización y diferenciación se logra fundamentalmente mediante la determinación de la prestación final convenida en ellos (1). El concepto de “utilización” (o de “explotación”) viene íntimamente ligado al de una persona que detenta la posesión del buque, el Armador, quien por una u otra causa dispone del buque y lo pone a disposición de terceros mediante las modalidades que conocemos como “fletamento por tiempo”, “fletamento por viaje” y “transporte de mercancías por mar bajo Conocimiento de Embarque (línea regular)”.

### **2.1.1.3.2 Contrato de pasaje:**

Eurix abogados. (2012) este tipo de contrato es aquél en el que un transportador se obliga de resultado a trasladar o conducir cosas o personas, entregados por un cargador, de un espacio a otro (puertos), por espacio acuático y utilizando un buque, a cambio de recibir un precio. Si

nos centramos en el transporte marítimo de personas, podemos concretar un poco más, denominando al transportador ‘operador de transporte o transportista’, y a la persona ‘pasajero’.

<http://euriux-abogados.com/contrato-transporte-maritimo/>

#### **2.1.1.3.3 Contrato de remolque:**

Solís, N. (2014) es el contrato en virtud del cual una de las partes se obliga a arrastrar un objeto flotante perteneciente a la otra. Es un contrato en el que, a cambio de un precio, cierto o pendiente de determinar, una embarcación presta un servicio de tracción o empuje a otra en condiciones ordinarias de navegación.

#### **2.1.1.4 Transporte Aéreo. -**

Para Robles, W. (2013) el transporte aéreo es el medio de transporte de más reciente desarrollo, y por lo tanto el más moderno. Este hecho repercute en una contratación sencilla, con gran presencia de las nuevas tecnologías y con procedimientos informatizados y estandarizados a nivel mundial. Tarifas, destinos y vuelos se encuentran recogidos en publicaciones internacionales, que podremos consultar de forma inmediata vía Internet o con una simple llamada a nuestro agente de carga o transitorios.

## **2.2 Conceptualizar los tipos de seguros que se aplican en la transportación nacional e internacional de mercancías**

### **2.2.1 Definición de siniestro**

Pérez, J. y Merino, M. (2009) aquel o aquello que tiene propensión hacia lo malo o funesto, se trata de una especie de costumbre o tendencia que es malintencionada. Por otra parte, en el campo del derecho y de los seguros, un siniestro es un accidente o daño que puede ser indemnizado por la aseguradora.

### **2.2.2 Tipos de siniestros**

Tipos de siniestros, acerca de los tipos de siniestros es manifiesto en la página web <http://tipos.com.mx> que en este ámbito es usual que se manejen expresiones como las de siniestro total para casos de destrucción absoluta; de siniestro parcial, cuando sólo se produjo la pérdida o un daño severo en una parte del bien que ha sido asegurado; de siniestro declarado, si se trata de algo contemplado dentro del contrato firmado entre asegurado y aseguradora; de siniestro pagado, cuando la compañía de seguro cubre la totalidad de la indemnización frente a una eventualidad contemplada en el contrato y de siniestro pendiente, si el asegurado no ha recibido la indemnización de manera completa), así como también se aprovecha la noción para identificar a aquello que tiene relación con algo malo.

### **2.2.3 Tipos de seguro de daños**

- Infraseguro. Dentro de los tipos de seguro de daños, la página web [http://www.consumoresponde.es/art%C3%ADculos/tipos\\_de\\_seguros\\_de\\_danos](http://www.consumoresponde.es/art%C3%ADculos/tipos_de_seguros_de_danos) nos manifiesta; si en el momento de la producción del siniestro la suma asegurada es inferior al valor del interés, la entidad aseguradora indemnizará el daño causado en la misma proporción en la que aquella cubre el interés asegurado. - Sobre seguro. Si la suma asegurada supera notablemente el valor del interés asegurado, cualquiera de las partes del contrato podrá exigir la reducción de la suma y de la prima, debiendo restituir la entidad aseguradora el exceso de las primas percibidas. - Seguro múltiple. Cuando en dos o más contratos estipulados por la misma persona tomadora con distintas entidades aseguradoras se cubran los efectos que un mismo riesgo puede producir sobre el mismo interés y durante idéntico período de tiempo la persona tomadora del seguro o la persona asegurada deberán, salvo pacto en contrario, comunicar a cada entidad aseguradora los demás seguros que estipule.

#### **2.2.4 Pólizas de seguros de transporte**

**La Póliza.** Peña, E. (2012) el contrato de seguro se perfecciona y prueba por medio de documento privado que se extenderá por duplicado y en el que se harán constar los elementos esenciales. Dicho documento se llama Póliza; ésta debe redactarse en castellano y ser firmada por los contratantes. Las modificaciones del contrato o pólizas, lo mismo que su renovación debe también ser suscritas por los contratantes.

##### **2.2.4.1 Seguro de Transporte Terrestre**

## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

La información obtenida desde <http://www.segurodetransporte.mx/seguros-transporte-terrestre.php>, denota que la cobertura del seguro de transporte terrestre comienza salvo pacto en contrario, desde que se entregan las mercancías al porteador y termina cuando se entregan al destinatario en el punto de destino. Se puede pactar la extensión del seguro a los riesgos que afecten a las mercancías desde que salen del almacén o del domicilio de cargador hasta que entran en el almacén o domicilio del destinatario, e incluso cubrir el depósito transitorio de las mercancías y la inmovilización del vehículo o su cambio durante el viaje por incidencias propias del transporte.

### **Pérdidas de grano de maíz en transporte por carretera.**

Pozzolo, O. y Ferrari, H. y Curró, C. manifiestan que en Argentina el 91% del grano producido se transporta mediante camiones. Se realizó el seguimiento de 29 camiones que recorrían 320 km en promedio, registrándose 87 viajes. Las pérdidas en el recorrido fueron del 1,04% de la carga neta en promedio. Con respecto al estado de mantenimiento, se pudo observar subjetivamente que el 10,3% de los camiones estaban en excelente estado, el 51,7% en bueno, el 31,1% en regular y el 6,9% en mal estado. Los principales problemas detectados fueron: corrosión de carrocería, uniones de la misma y cierres de boquillas. Se seleccionaron dos grupos: camiones que perdían igual o por debajo de la media muestral (CPIM) y los que perdían por encima de la misma (CPSM). Se encontró que el 90 % de los CPSM correspondían a los camiones en estado regular y malo, evidenciando una relación directa entre el estado de



## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

mantenimiento y la pérdida.

**Cuadro 1.** Valores medios registrados de los 87 viajes evaluados.

<b>Cant. de Camiones</b>	<b>viajes c/u</b>	<b>Carga Neta (Kg)</b>	<b>Distancia (Km)</b>	<b>H° de grano (%)</b>	<b>Pérdida (Kg)</b>	<b>Pérdida (%)</b>
29	3	29831	320	12 - 18,9	309	1,04

Fuente: Pérdidas de grano de maíz en transporte por carretera- Pozzolo, O. Ferrari, H. y Curró, C.

Al analizar las pérdidas registradas teniendo en cuenta que el 91 % de la producción se transporta mediante camiones, o sea, de las 15 millones de toneladas que se producen anualmente en la Argentina 13,5 millones Tn se transportan a través de carreteras, con lo cual encontramos que si el 1,04 % de lo que se transporta no llega a destino, entonces anualmente se pierden por este medio unas 140 mil toneladas, lo que equivaldría a una pérdida económica promedio de unos 18 millones de dólares anuales.

### **2.2.4.2 Seguro de transporte marítimo**

Safecargo, la investigación toma la página web

## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

<http://www.segurodetransporte.mx/seguros-transporte-terrestre.php> la que expresa que el contrato de seguro de transporte marítimo es aquel por el que una persona (asegurador) se obliga a cambio de una prima, a indemnizar a otra (asegurado) por una suma establecida en dicho contrato en caso de que ocurra uno de los riesgos previstos por el contrato que cause daños al patrimonio empleado en la aventura marítima. A cambio de una prima, el asegurador pacta con el asegurado, quien le indemnizará según lo establecido en el contrato. Cada expedición marítima conlleva un conjunto de seguros de esta naturaleza sobre los diferentes intereses asegurados. Sin la existencia del seguro sería impensable que los distintos sujetos del transporte actuasen, al menos por su propia cuenta y riesgo, sin el seguro podemos afirmar que desaparecería todo el comercio mundial, su importancia es tal que, sin el menor género de dudas, el progreso de la humanidad se debe en grandísima medida a la existencia del seguro marítimo.

### **2.2.4.3 Seguros de transporte aéreo**

Hidalgo, D. (2014) en la página web [https://prezi.com/mhltevn8khhk\\_/seguros-de-transporte-aereo/](https://prezi.com/mhltevn8khhk_/seguros-de-transporte-aereo/), manifiesta que existen 3 tipos de pólizas: Flotante, Póliza Flotante Fija, Póliza Temporal. Tres áreas básicas de actividad a saber: Seguro de cascos. Seguros de responsabilidad civil. Seguro de infortunio. La importancia de los seguros aéreos; Función económica. - Evitar grandes riesgos de la mercancía transportada, como un accidente, que puede determinar graves consecuencias económicas Función jurídica. - El seguro está estrechamente vinculado con el problema de la responsabilidad aeronáutica. Función social.- Nace de un interés social relativo a la valoración de la vida humana o del daño causado o como nivelación

## “IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”

---

de la carga económica.

Ordoñez, N. (2016) escribe en la página web <https://timepx.blogspot.com/2016/05/tipos-de-seguros-para-el-transporte-de.html>. Tipos de seguros para el transporte de mercancías de lo cual se expresa que los tipos de seguros, son: Especiales o por viajes. - Se encargan de cubrir el transporte o envío de determinada mercancía que envuelve también a buques aeronaves y vagones. Pólizas abiertas. - Dan coberturas a una determinada mercancía dirigida a un único cliente, pero realiza más de un viaje. Pólizas flotantes. - cubre el transporte de diferentes mercancías que van dirigidas a distintos clientes, realizando distintos viajes, durante un tiempo determinado.

Sergio, M. (2015) escribe en la página web <http://laclasedeoscarboluta.blogspot.com/2015/03/mercancias-transporte-internacional.html>, en cuanto a tipos de seguros; Mercancías + Transporte Internacional + Riesgo = PÓLIZAS DE SEGUROS. En el transporte de mercancías independientemente del medio de transporte que se utilice, nos encontramos con ciertos riesgos que se tienen que anticipar de antemano. Pero ¿Qué se entiende por riesgo? Cuando hay bienes que están expuestos a un posible peligro, las empresas optan por contratar pólizas de seguros para minimizar el peligro o riesgo de un daño probable. De manera que, se puede decir que la finalidad de las pólizas de seguro es cubrir todos los bienes -en este caso las mercancías- asegurados contra los riesgos que puedan llegar a surgir durante el traslado de la mercancía en determinados períodos (estancias) o situaciones (carga y descarga, etc.) relacionados con el transporte.

Las empresas aseguradoras, dan soporte a empresas de Import/Export para que sus

## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

mercancías estén aseguradas a la hora del proceso logístico (transporte interno/externo, carga/descarga, estiba...), ofreciendo pólizas específicas a cada tipo de transporte y viaje a realizar, según las características de cada operación. Estos tipos de pólizas se clasifican en tres grandes grupos, atendiendo a la clasificación del “Institute Cargo Clauses” (ICC), de mayor a menor cobertura, que las recoge así: ICC “A”, ICC “B”, ICC “C”:

### **2.3 Caracterizar la afectación en la economía de una empresa en el Ecuador causada por siniestros en la transportación**

La página Web de la Superintendencia de compañías, valores y seguros – Ecuador, presenta 12 link, cada uno de ellos indica el mes correspondiente, entre los años 2015 y 2016.

Presenta una relación de la participación en el mercado de los 10 ramos más representativos, estos son: Accidentes personales, agropecuario, asistencia médica, buen uso de anticipo, incendio y líneas aliadas, marítimo, multirriesgo, transporte, vida colectiva, vida individual.

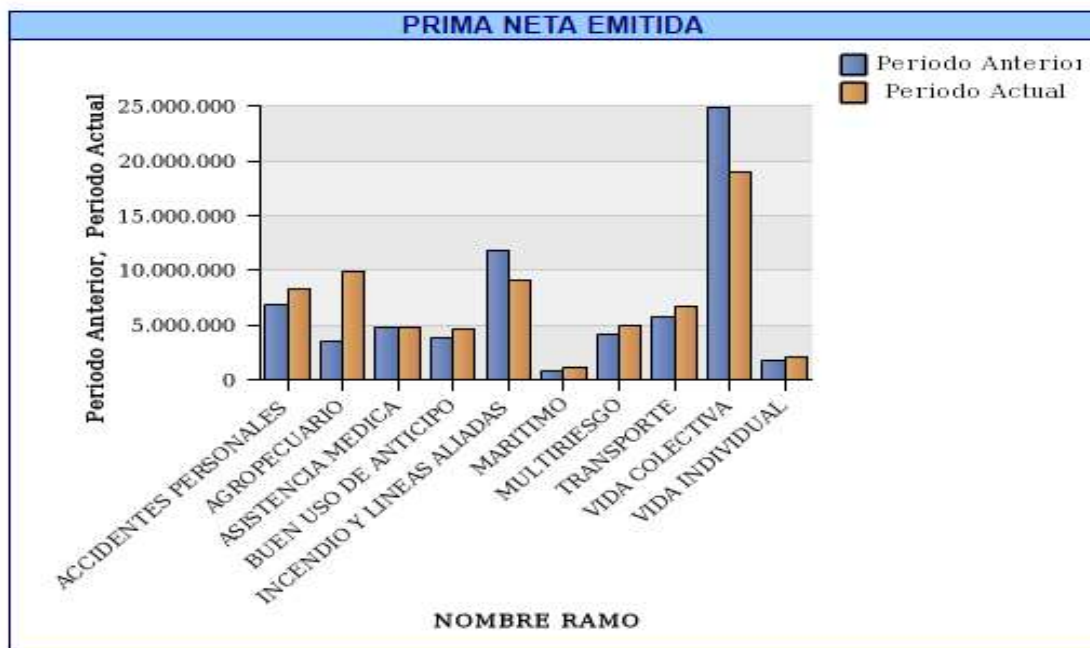
El ramo que se analizara es el transporte y se comparara entre la prima neta emitida y el costo del siniestro.

Prima Neta Emitida. – para hablar de prima neta emitida se consultó a la página web [www.fenixdirecto.com/es/diccionario-seguro/p/prima-neta](http://www.fenixdirecto.com/es/diccionario-seguro/p/prima-neta), la misma menciona que se entiende como prima emitida al valor correspondiente a los cuales tiene derecho el asegurador para el cobro durante el periodo de vigencia del seguro.

## “IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”

Costo del siniestro. - [www.assalweb.org/glosario.php](http://www.assalweb.org/glosario.php) manifiesta que el costo del siniestro corresponde al monto total pagado por el asegurador ante la ocurrencia de un siniestro (costos directos de siniestro + costo de siniestro aceptados – menos costos de siniestros cedidos).

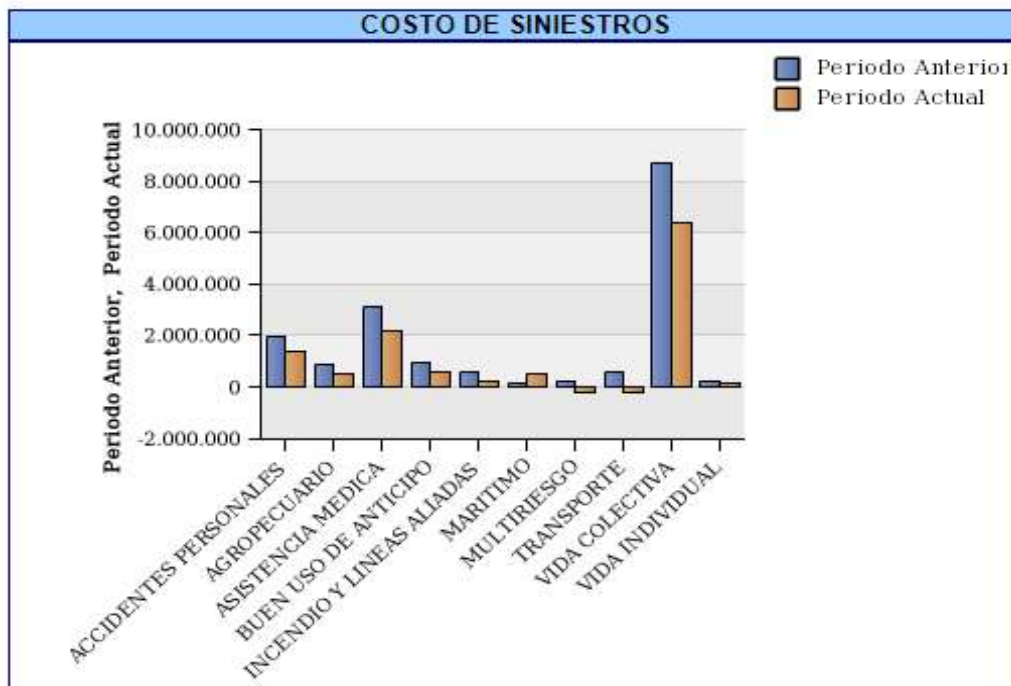
Figura 1. Prima neta emitida



Fuente: Superintendencia de compañías

Figura 2. Costo de Siniestro

## “IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”



Fuente: Superintendencia de compañías

De entre los 10 ramos más representativos que la Superintendencia de Compañías informa, es el transporte el ramo que atañe a la investigación “**IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA**”

Por lo tanto, la misma se relacionará en este contexto; son 401.648.913,68 dólares el monto de prima neta emitida en el año 2016, y 54.335.994,56 el costo del siniestro.

Cassinelli, J. (2016) Exportaciones totales según clasificación CUCI. - En cuanto a las exportaciones clasificadas según CUCI (Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional

## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

de Naciones Unidas, revisión 4), la sección “Productos alimenticios y animales vivos” fue la que registró el mayor monto exportado en 2016 con USD 8,262 millones, tendencia que también se registró en 2015; este tipo de productos tuvo una tasa de crecimiento promedio anual (en adelante TCPA) de 7% entre 2012 y 2016. El segundo grupo de mayor exportación correspondió a la sección de “Combustibles y lubricantes minerales y productos conexos”, con USD 5,496 millones; mientras que el tercer lugar lo ocupó la sección “Materiales crudos no comestibles, excepto los combustibles”, con USD 1,131 millones FOB.

Figura 3.- Exportaciones según clasificación CUCI (miles USD FOB)

**“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

Sección CUCI Rev. 4	2012	2013	2014	2015	2016	TCPA
Productos alimenticios y animales vivos	6,236,028	7,235,395	8,333,927	8,052,385	8,262,386	7%
Combustibles y lubricantes minerales y productos conexos	13,797,503	14,107,148	13,276,041	6,661,856	5,495,717	-21%
Materiales crudos no comestibles, excepto los combustibles	988,607	1,106,625	1,245,949	1,152,488	1,131,083	3%
Artículos manufacturados, clasificados según el material	642,997	662,799	661,625	616,872	595,463	-2%
Aceites, grasas y ceras de origen animal y vegetal	380,167	287,265	285,527	308,893	309,755	-5%
Maquinaria y equipo de transporte	707,042	337,870	342,148	340,284	297,226	-19%
Mercancías no clasificadas	389,112	437,693	1,004,828	683,993	264,824	-9%
Productos químicos y productos conexos, no especificados en otra parte	380,394	330,048	294,170	270,630	222,852	-13%
Artículos manufacturados diversos	192,283	195,256	215,538	183,035	160,092	-4%
Bebidas y tabacos	50,625	50,833	64,679	60,172	58,296	4%
<b>Total exportaciones</b>	<b>23,764,757</b>	<b>24,750,933</b>	<b>25,724,432</b>	<b>18,330,608</b>	<b>16,797,693</b>	<b>-8%</b>

Fuente: Banco Central del Ecuador / Elaboración: Dirección de Estudios Económicos y Comerciales-MCE

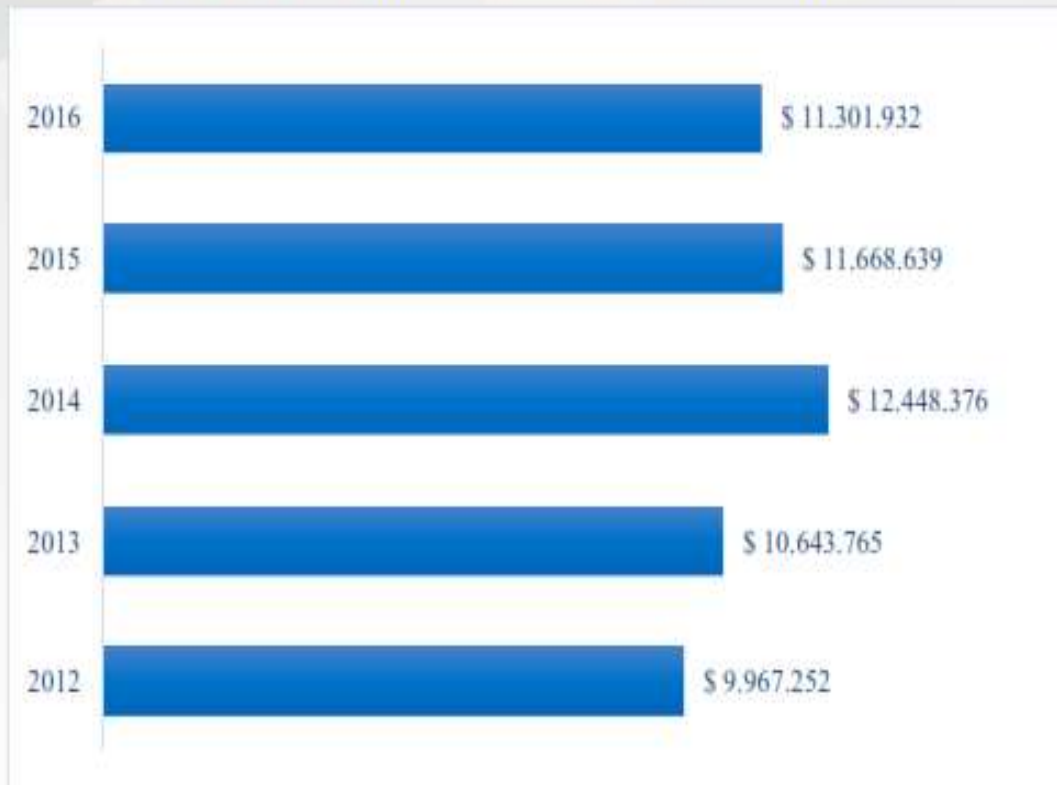
Exportaciones No Petroleras. - Las exportaciones no petroleras ascendieron a USD 11,301 millones en el 2016, con una TCPA del 3.4% en el período 2012-2016; para el año 2015 estas exportaciones cerraron en USD 11,668 millones, alcanzando el monto más alto en el año 2014 con USD 12,448 millones y el menor monto en 2012 con USD 9,967 millones.

Figura 4.- Exportaciones No Petroleras ecuatorianas en (miles USD FOB)



## “IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”

Figura 1: Exportaciones No Petroleras ecuatorianas en (miles USD FOB)



Fuente: Banco Central del Ecuador / Elaboración: Dirección de Estudios Económicos y Comerciales-MCE

Cassinelli, J. (2016) Importaciones. - 2.2.1 Importaciones totales según clasificación CUCI. En cuanto a las importaciones clasificadas según CUCI, la sección “Maquinaria y equipo de transporte” fue la que registró el mayor monto importado en 2016, con USD 4,630 millones, igual posición tuvo esta sección en 2015; este tipo de productos tuvo una TCPA de -12% en el período 2012 - 2016. La segunda sección de mayor importación le correspondió a “Productos químicos y productos conexos”, con USD 3,248 millones, mientras que el tercer lugar lo ocupó “Combustibles y lubricantes minerales y productos conexos”, con USD 2,504 millones FOB.

## “IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”

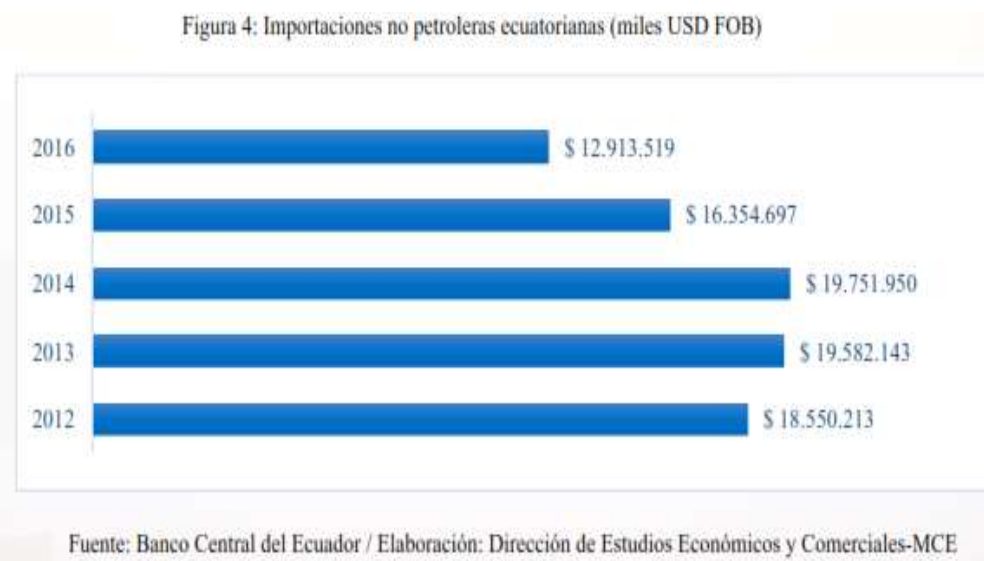
Figura 5.- Importaciones según clasificación CUCI (miles USD FOB)

Sección CUCI Rev. 4	2012	2013	2014	2015	2016	TCPA
Maquinaria y equipo de transporte	7,579,135	7,983,688	7,895,741	6,201,837	4,629,740	-12%
Productos químicos y productos conexos, no especificados en otra parte	3,719,543	3,845,259	4,034,708	3,712,637	3,247,691	-3%
Combustibles y lubricantes minerales y productos conexos	5,466,879	5,948,661	6,441,303	3,968,967	2,504,199	-18%
Artículos manufacturados, clasificados según el material	3,349,806	3,584,427	3,517,700	2,758,027	2,033,861	-12%
Productos alimenticios y animales vivos	1,617,169	1,611,694	1,783,684	1,578,948	1,457,302	-3%
Artículos manufacturados diversos	1,673,826	1,883,618	1,852,083	1,567,686	1,094,630	-10%
Materiales crudos no comestibles, excepto los combustibles	317,683	343,948	402,357	269,448	216,860	-9%
Aceites, grasas y ceras de origen animal y vegetal	169,153	188,641	155,764	137,045	120,857	-8%
Mercancías no clasificadas	78,806	106,749	102,289	101,616	90,955	4%
Bebidas y tabacos	46,137	38,866	38,111	27,931	21,927	-17%
<b>Total importaciones</b>	<b>24,018,137</b>	<b>25,535,550</b>	<b>26,223,741</b>	<b>20,324,143</b>	<b>15,418,023</b>	<b>-10%</b>

Fuente: Banco Central del Ecuador / Elaboración: Dirección de Estudios Económicos y Comerciales-MCE

Importaciones No Petroleras. - En 2016, las importaciones no petroleras fueron de USD 12,913 millones, con una TCPA de -8% en el período 2012-2016; para el año 2015, el monto ascendió a USD 16,355 millones, alcanzando el monto más alto en 2014 con USD 19,752 millones y el menor monto en 2016.

Figura 6.- Importaciones no petroleras ecuatorianas (miles USD FOB)



**“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

**ANÁLISIS:**

El análisis de la prima emitida y el costo de siniestro entre los meses de enero a diciembre del año 2016.

Cuadro 1. Valores de costos de prima neta y costo de siniestro acumulado mensual durante 2015 y 2016.

AÑO	RUBRO	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
2015	PRIMA NETA	5,776,931.32	9,632,404.55	13,996,506.22	18,100,600.09	21,948,075.80	25,451,312.61	29,273,928.71	33,314,137.75	33,353,509.91	43,194,274.59	47,389,505.76	52,229,400.37
2015	COSTO SEGURO	554,203.96	1,171,910.39	1,650,450.20	2,889,139.85	2,889,139.85	3,494,198.65	4,493,407.82	5,792,646.03	6,338,633.00	7,102,367.04	7,595,235.23	8,285,703.20
2016	PRIMA NETA	6,733,236.84	12,374,271.33	17,089,624.33	21,884,687.43	26,096,467.40	30,796,165.04	36,340,400.00	40,589,900.48	46,080,879.92	50,095,733.98	54,435,088.95	59,132,457.98
2016	COSTO SEGURO	-246,652.48	590,757.83	1,521,493.76	3,094,678.39	3,094,678.39	4,573,249.65	5,363,503.97	6,103,284.24	6,740,485.45	7,526,197.34	8,279,182.87	7,695,135.15

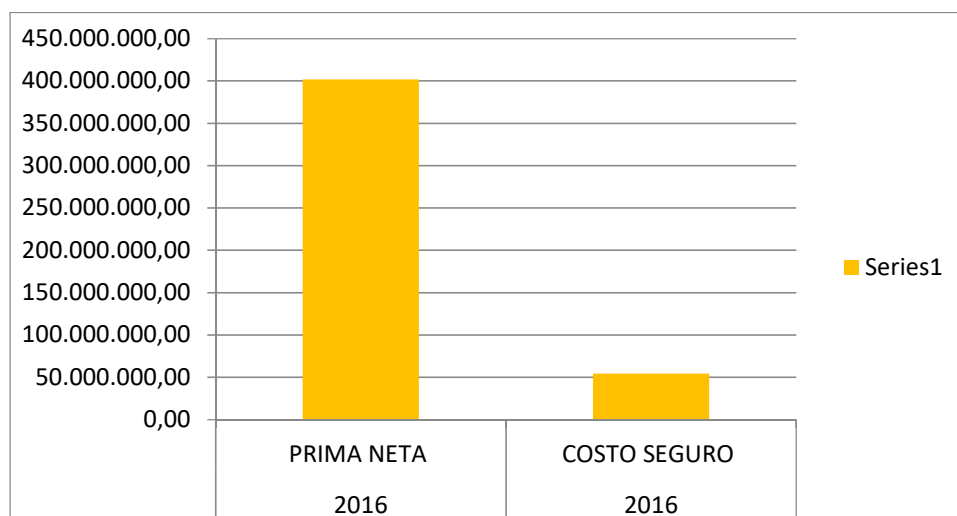
Fuente: Superintendencia de Compañía.

Cuadro 2.- Resumen de montos de Prima neta y costo seguro año 2016

AÑO	RUBRO	MONTO (\$)
2016	PRIMA NETA	59.132.457,98
2016	COSTO SINIESTRO	7.695.135,16

Fuente. Superintendencia de Compañías

Figura 7. Representación gráfica de montos de Prima neta y costo seguro año 2016



Fuente: Superintendencia de Compañía

## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

Cuadro 3.- Resumen de importaciones totales del año 2016

Importaciones totales	2016	15.418.023 millones
Importaciones no petroleras	2016	12.913.519 millones
Importaciones petroleras	2016	2.504.504 millones

Fuente: Banco Central del Ecuador

Cuadro 3.- Resumen de exportaciones totales del año 2016

Exportaciones totales	2106	16.797.693 millones
Exportaciones no petroleras	2016	11.301.932 millones
Exportaciones petroleras	2016	5.495.761 millones

Fuente: Banco Central del Ecuador

El año 2016, el Ecuador realizó transacciones por 64.431.432 millones de dólares entre importaciones y exportaciones, las cuales, contrastadas con el valor acumulado de primas emitidas en el mismo año, según la Superintendencia de Compañías y Seguros que fue de 59.132.457,98 millones de dólares lo cual representa un 0.01% del valor comprendido para transporte de mercancías asegurados en nuestro país.

Según el promedio del mercado la tasa de aseguramiento para el ramo de transporte es el 1.6 %, lo cual nos deja 623.840.721,22 esta diferencia corresponde a las mercancías no aseguradas. Si para el análisis únicamente consideramos las mercancías de importación 30.836.046 millones de dólares, el total de las primas emitidas representa apenas un 0.19% lo cual nos deja una diferencia del 1.41% lo que en dólares equivale a 434.788.248,60 millones.

## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

Esta diferencia, nos permite determinar que existe una falta de aseguramiento de las mercancías las mismas que en caso de que el propietario de la misma es el único tomador del riesgo, por lo que en la economía del empresario se puede ver seriamente afectada.

Si bien es cierto, la mercancía puede ser asegurada en origen ya sea por una empresa nacional o una empresa extranjera, la afectación en caso de puede ser catastrófica a las finanzas de la empresa ya que repercute directamente en su producción, comercialización, estabilidad en el mercado, como los factores más determinantes sin considerar otros como son los temas societarios, tributarios, laborales entre otros.

### **Capítulo 3. Aspectos metodológicos de la investigación realizada.**

El Transporte nacional e internacional, ya sea marítimo, aéreo, terrestre, son el medio específico para movilizar la producción de un país. Para cumplir con las expectativas creadas en su entorno es necesario cumplir con reglas y leyes que lo rigen.

El comercio, como la transportación se sujetan a estas regulaciones y se protegen de eventos ajenos a la voluntad del que negocia o del que transporta.

El objeto de la investigación presente es: **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”** el mismo se basará en la temática del transporte nacional e internacional de mercancía, dando los preceptos adecuados para que el propietario de los bienes proteja su inversión de la mejor manera. Los siniestros se pueden dar de una u de otra índole, las empresas de seguros prestan

## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

sus servicios profesionales y dan al cliente las mejores opciones y queda en él la responsabilidad de asegurar o no la carga, el marco legal da los conocimientos necesarios que otorgan las leyes de cada país y que se aplican en el universo de la transportación.

Dentro la Investigación Documental presento un análisis de la información escrita sobre el tema que trato, con el propósito de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o estado actual del conocimiento respecto del tema objeto de estudio. La razón es que la investigación documental se fundamenta en el análisis de la información escrita sobre un determinado tema que se está investigando, con la finalidad de establecer relaciones, diferencias, etapas, o a la postura actual del conocimiento que se tenga sobre determinado tema u objeto que se está estudiando, con la finalidad de tratar de conocer la verdad.

La metodología, me ha brindado el apoyo dentro la investigación, dominando las técnicas empleadas para el uso de la bibliografía. Me ha permitido la creación de habilidades para el acceso a la investigación, reportadas en fuentes documentadas de forma organizada, desarrollándola, a través de una serie de pasos ordenados y cuidadosos que describen hechos o fenómenos, con objetivos precisos.

La recolección de la información la realizó a través de la bibliografía que se plantea, la lectura minuciosa de la bibliografía implica un serio análisis e interpretación de los datos. Las ideas más importantes pasan al índice de contenido. Estas pueden ser mixtas cuando contienen; las ideas del autor y las propias reflexiones y comentarios del investigador. Son un recurso importantísimo para la elaboración y acercamiento del primer borrador del trabajo final.

La organización del índice de contenido y la revisión del esquema son caminos importantes para verificar que el proceso de investigación es acertado y no erróneo. Su objetivo; la valoración del material recopilado, la localización de posibles lagunas, detección de excesos en las ideas transcritas, a fin de darle mayor organización y uniformidad a la investigación y

para saber si faltan datos esenciales.

Para hablar del nivel de información al que he investigado a través de la bibliografía que planteo, recuerdo que pueden ser primarias y secundarias. Las primarias contienen información nueva y original, y vienen de: libros, revistas científicas y de entretenimiento, periódicos, diarios, documentos oficiales de instituciones públicas, informes técnicos y de investigación de instituciones públicas o privadas, patentes, normas técnicas. Las fuentes secundarias contienen información organizada, elaborada, producto de análisis, extracción o reorganización que refiere a documentos primarios originales. Son fuentes secundarias: enciclopedias, antologías, directorios, libros o artículos que interpretan otros trabajos o investigaciones.

## **4. Conclusiones y Recomendaciones**

### **4.1 Conclusiones**

Se concluye en respecto del objetivo específico **“Determinar y conceptualizar los diferentes tipos de transportes de mercancías y la aplicación adecuada del seguro tanto para la exportación como la importación”**, al tener en cuenta parámetros susceptibles durante el transporte como el estrés de carga, las condiciones del medio de transporte, el recorrido de las mercancías, la estiba como factores controlables, el importador o exportador de alguna manera tiene la posición de seleccionar su póliza de transporte en función de sus conocimientos, sin embargo para el tipo de transporte marítimo, terrestre, aéreo, lacustre, fluvial o multimodal;

## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

hay condiciones que son factores indeterminados del riesgo como son los factores climáticos y sus consecuencias. Un correcto análisis del riesgo en función de la mercancía y el medio de transporte es de vital importancia para determinar de forma clara y precisa cual es el mejor tipo de seguro de transporte de mercancías para aplicar, considerando que existen tres clases, para lo que los denominaremos A, B, C, es necesario y de carácter imperativo conocer apropiadamente los alcances de cada tipo de póliza según sus condiciones particulares y exclusiones. Sin embargo, según la situación financiera del importador o exportador un seguro de transporte de clase “A” siempre tendrá un mayor costo y consecuentemente mayores condiciones específicas en la póliza, las cuales en virtud del asegurador generaran un estándar de seguridad mayor para garantizar el cumplimiento de la póliza en función de un siniestro.

El seguro de clase “A”, es el más aceptado a nivel mundial cuando hablamos de seguros y su estructura de retrocesión, por lo que siempre se desprenderá de una póliza madre que abarcará mejores indemnizaciones para el asegurado en caso de siniestros por lo que la regla de cobertura en función del precio de la prima pagada es directamente proporcional al beneficio del asegurado.

La segunda conclusión le corresponde al objetivo específico **“Conceptualizar los tipos de seguros que se aplican en la transportación nacional e internacional de mercancías”**; en el mismo que; cuando hablamos de seguros de libres de avería particular (B) consideramos que únicamente se consideran los riesgos en función de los eventos naturales como terremotos, maremotos o sobre la acción directa de porteador por el cual, el medio de transporte pueda sufrir un siniestro como colisión, encallamiento o volcadura y producto de estas acciones naturales o personales se produzca la pérdida total o parcial de la carga o la desaparición de la misma a causa de manipulación, embarque o trasbordo.



## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

Este tipo de pólizas, particularmente son utilizadas en casos de embarques no consolidados ni unitarizados, es decir las pólizas de seguros de la clase “B” son recomendadas particularmente para transporte marítimo o por carretera en contenedor completo ya que de esta forma se ampara en caso de pérdida el total del daño o su proporción y no existe influencia de terceros en minimizar el riesgo de embarque, estiba o estrés de carga más allá del inherente a la operación original realizada en el puerto de embarque y la propia sufrida durante el transporte en sí.

En el caso de las pólizas de transporte de la clase “C” con avería particular, se consideran que es la mejor manera de asegurar carga aérea debido al riesgo, paquetes postales consolidados o embarques que deban ser motivo de transbordo ya que en este tipo de cobertura se contempla la incidencia de mala manipulación por parte del porteador o consolidador, plagas, daños por derrame de otras mercancías o pérdidas parciales o totales por hurto o robo en el caso de ser producto de otro accidente.

Sin embargo, en función de las condiciones particulares de la póliza, este tipo de cobertura es la cual provee una menor seguridad al asegurado, es decir, es la póliza que menos cobertura ofrece, por lo cual únicamente se aplica para mercancías y materiales con un factor de riesgo menor que en caso de siniestro su afectación no sea sustancial.

El tercer objetivo específico que concierne a esta investigación es **“Caracterizar la afectación en la economía de una empresa en el Ecuador causada por siniestros en la transportación”**; cuando hablamos de pérdidas parciales, se consideran como tales pérdidas menores al 50% del valor o funcionalidad que no comprometen el correcto desempeño o que el objeto asegurado como tal sea susceptible de reparación.

## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

Considerando que el contrato de seguros es un contrato de buena fe, el asegurado y asegurador podrán llegar a determinar los mejores procesos de contratación, las mejores coberturas para el asegurado y las mayores garantías para el asegurador.

La empresa asegurada expuesta a sufrir de lucro cesante a consecuencia de la no comercialización del bien importado o exportado, el pago de primas o la devolución tardía de valores asegurados, representan un serio problema que en cualquier caso puede ser prevenido con un correcto análisis de riesgo y con la correcta selección de los productos de seguros.

De forma general es determinante que el perjuicio al que se exponen las mercancías por la ocurrencia de un siniestro y la mala contratación de un seguro que ampare estos eventos, puede ser perjudicial en la estabilidad financiera de una empresa debido a que además de existir una pérdida propia por el daño del bien, también se generan gastos financieros adicionales y otros perjuicios a consecuencia de un siniestro con cobertura deficiente.

### **4.2 Recomendaciones**

La correcta selección del medio de transporte, empaque, embalaje, siempre serán consideradas como una recomendación del asegurador según el tipo de producto, por lo que desde la visión del análisis de riesgos estos se consideran como un primer elemento protector y que se recomienda sea incluido en las pólizas de seguro de transporte con cobertura específica, para de esta manera minimizar las pérdidas máximas probables. La importancia de controlar y poseer la mayor cantidad de información para prevenir el riesgo, autores y aseguradores

## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

recomiendan que la mejor póliza de seguros de transporte siempre sea la de Cobertura a Todo riesgo (A) ya que de esta manera siempre tendremos la mayor seguridad ante posibles eventualidades (siniestros) de cualquier clase. En caso de las coberturas de libre avería particular o con avería particular siempre se recomendará que la mayor cantidad de garantías estén destinadas a la correcta selección de los portadores o medios de transporte e incluso rutas y tiempo de circulación, para de esta manera para el caso del asegurado obligarse a un proceso de minimizar el riesgo y en cuanto al asegurador garantizar el pago de reclamos en caso de siniestro.

Debido a las condiciones de seguro de transporte cuyo plazo máximo para indemnizar ante un siniestro de 5 años, se recomienda que el asegurado con el fin de no perder su estabilidad económica o su inversión, siempre si, incluya en su póliza de seguro de transporte coberturas adicionales o pólizas específicas que amparen el crédito en el caso de transporte internacional con pago realizado por medio de cartas de créditos o lucro cesante cuando se trata de pólizas de transporte interno. Con estas recomendaciones se busca garantizar que el beneficio de la prima pagada que ampare el contrato de seguro sea un valor representativo ante las siempre positivas necesidades del asegurado y las exigencias del asegurador propuestas entre los contratantes. Abarcando más términos en función del riesgo, tenemos una clara diferenciación en los siniestros de pérdidas totales o parciales, cuando hablamos de un siniestro de pérdida total se considera que este es de al menos un 75% del monto del valor asegurado o que su funcionalidad se ve afectada en un porcentaje igual o mayor, lo cual no permite el funcionamiento del bien.

En nuestro país por regulación Aduanera es obligatorio la contratación de un póliza de seguro, se pueden presentar varias opciones reales como contratar al momento del embarque

## **“IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”**

---

con una aseguradora en el exterior, sin embargo el código de seguros también indica que únicamente serán válidas las pólizas emitidas en Ecuador por aseguradoras nacionales o extranjeras debidamente domiciliadas en el territorio nacional. Considerando esto como una introducción a la necesidad de prevenir el riesgo la parte aseguradora siempre buscará la manera de amparar el objeto asegurado, para lo cual realizar un análisis a primer riesgo relativo la información que proporcione la parte asegurada se verá directamente beneficiado al momento de la suscripción del contrato de seguro. Un análisis costo – beneficio en función de la prima pagada puede dar lugar a una nueva negociación donde se recomienda que los valores de deducible o franquicias, puedan ser descontado del valor de la indemnización, en proporción del cumplimiento o no de las recomendaciones o garantías que se soliciten en el contrato de seguro a todo riesgo. Una vez conceptualizados los tipos de pérdida, se deben considerar otros aspectos al momento del reclamo y la posterior indemnización, considerando de manera macro los eventos causantes del siniestro que en forma proporcional agravaran o no el riesgo de presentarse más daños o perjuicios.

## **5. Bibliografía**

Alcántara, J. (2017). El Contrato de Fletamento por tiempo. Blog Amaya Abogados, España

Aulestia, D. (2015). Informe de Gestión 2015. Ministerio de Comercio Exterior. Quito – Ecuador.

Badia, A. (2009). El seguro de las mercancías en el transporte, Marge Books, Barcelona – España.

Boquera, J. (2002). El contrato de seguro de transporte de mercancías por carretera. Tirant Lo Blanch. Valencia – España.

Cassinelli, J. (2016). Informe de gestión 2016. Ministerio de Comercio Exterior. Quito – Ecuador.

Colomer, J. (2010). El transporte terrestre de mercancías, Editorial IPEC, Valencia – España

Emparanza, A. y Recalde A. (2010). El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril, Edita Thomson Civitas. España.

Ferreiro, S. (2005). Transporte por ferrocarril. Zaragoza – España.

Iñiguez, G. (2016). Diferentes tipos de transporte en la exportación. España.

Jan, D. (2015). (3, El Capital): Transformación del dinero a capital: Fetichismo, la teoría del valor trabajo y el surgimiento del capitalismo. Nepal.

Martín, M. y Martínez, R. (2012), Manual práctico de Comercio Exterior. FC Editorial, Madrid – España.

Orozco, A. (2016), El transporte marítimo de mercancía en el nuevo modelo económico Cubano, La Habana – Cuba.

Palacio, P. (2001), Transporte marítimo de contenedores, Edita IPEC. Valencia - España.

Peña, E. (2012), Manual Derecho de seguros, cuarta edición Pág 63, Guayaquil – Ecuador.

## “IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”

---

Pérez, J. y Merino, M. (2014), Definición de mercancía, México.

Petit, M. (2007), La responsabilidad por daños en el transporte aéreo internacional de mercancías, Editorial Comares, Granada – España.

Pozzolo, O. y Ferrari, H. e Hidalgo, J, y Curró, C. (2005) Pérdidas de grano de maíz en transporte por carretera, Concepción de Uruguay – Uruguay.

Romero, R. (2002), El transporte marítimo. Introducción a la gestión del Transporte Marítimo. Edita Grupo Boluda, Barcelona – España.

Ruíz, J. (2011), Transporte por carretera, Editorial Marge Books Barcelona – España.

Sánchez, F. (2001), El contrato de transporte marítimo de mercancías. Reglas de La Haya-Visby. Editorial Aranzadi, Navarra – España.

Sánchez, F. (2011), CMR: Manual práctico, Manual Práctico. Edita Fundación Francisco Corel. España.

Sánchez, F. (2011), El seguro de transporte, Manual Práctico, Edita Fundación Francisco Corel. España.

Soler, D. y Mira, J. (1995), Gestión del transporte. Edit. Logis-book, Cataluña – España.

Soto, T. (2014), Seguro de transporte internacional de mercancías.

Solís, N- (2014), Contrato de remolque. <https://prezi.com/n9vjaav81cnq/contrato-de-remolque/>

Robles, W. (2013). El transporte aéreo. [www.monografias.com](http://www.monografias.com)

Veintimilla, H. (2000), La empresa y Ley de Cooperativa en Ecuador, Quito – Ecuador.

Wright, C. (2008), Tipos de transporte, Buenos Aires – Argentina.

### **Páginas WEB**

## “IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”

---

<https://prezi.com/n9vjaav81cnq/contrato-de-remolque/>,

[https://prezi.com/mhltevn8khk\\_/seguros-de-transporte-aereo/](https://prezi.com/mhltevn8khk_/seguros-de-transporte-aereo/)

<http://euriux-abogados.com/contrato-transporte-maritimo/>

[http://www.consumoresponde.es/art%C3%ADculos/tipos\\_de\\_seguros\\_de\\_danos](http://www.consumoresponde.es/art%C3%ADculos/tipos_de_seguros_de_danos)

(<https://definicion.de/siniestro/>)

[https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte\\_por\\_carretera](https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_por_carretera)

<https://prointer123.wordpress.com/2012/07/17/los-diferentes-tipos-de-transporte-en-la-exportacion-2/>

<http://www.segurodetransporte.mx/seguros-transporte-terrestre.php>

<http://laclasedeoscarboluda.blogspot.com/2015/03/mercancias-transporte-internacional.html>

<http://www.monografias.com/trabajos66/transporte-aereo/transporte-aereo.shtml#ixzz4zjenPQIu>

<http://tipos.com.mx>

[www.fenixdirecto.com/es/diccionario-seguro/p/prima-neta](http://www.fenixdirecto.com/es/diccionario-seguro/p/prima-neta).

[www.assalweb.org/glosario.php](http://www.assalweb.org/glosario.php).

<https://timepx.blogspot.com/2016/05/tipos-de-seguros-para-el-transporte-de.html>

[http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b\\_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27Ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true](http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27Ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true)

[http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b\\_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27](http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27)

## “IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”

---

anking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true

[http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b\\_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true](http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true)

[http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b\\_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true](http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true)

[http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b\\_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true](http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true)

[http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b\\_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true](http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true)

[http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b\\_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true](http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true)

[http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b\\_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true](http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true)



## “IMPACTO DE SINIESTROS DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA SOBRE LA ECONOMÍA DE UNA EMPRESA”

---

[http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b\\_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true](http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true)

[http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b\\_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true](http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true)

[http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b\\_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true](http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true)

[http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b\\_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true](http://181.198.3.71/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Seguros%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Ranking%20extranet%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27ranking%20a%20dos%20fechas%27%5d&ui.name=ranking%20a%20dos%20fechas&run.outputFormat=&run.prompt=true)