

# Asesoría Jurídica y Mercantil SV.

## Despacho de Abogados en Seguros

# Boletín Bimensual



Enero 2015

### SEGURO

#### Fitch señaló que países de América Latina enfrentarán importantes retos

La Agencia Internacional de Calificación Crediticia, **Fitch Rating**, señaló que la complicada situación internacional presentará importantes retos para varios países de América Latina en 2015, aumentando los riesgos para las perspectivas económicas de la región, pero manteniendo estables las calificaciones soberanas.

La agencia espera que el crecimiento regional se recuperará hasta 1,6% en 2015 desde 0,9% estimado para 2014, si bien los riesgos apuntan a la baja, destacó el portal Dinero.com. "Los mayores riesgos del panorama económico y las calificaciones proceden de las complicadas condiciones externas", comentó Shelly Shetty, experta en América Latina.

Explicó que estas calificaciones incluyen una mayor corrección a la baja de los precios de las materias primas, una desaceleración más rápida de lo esperado en China y el posible incremento de la volatilidad financiera global cuando la Reserva Federal de Estados Unidos comience a subir sus tasas de interés.

En el caso de México, la amenaza es mitigada por su programa anual de cobertura petrolera, mientras que el alivio en Colombia llega por el manejable peso de su deuda, así como por la mejora de la credibilidad de su política fiscal.

Asimismo, se espera que Argentina y Venezuela sigan en recesión el año próximo. El aspecto más negativo para la región serán los bajos precios de las materias primas, especialmente para los países andinos y del Cono Sur. **Venezuela es la nación más expuesta por los bajos precios del crudo**. Aunque Ecuador también es vulnerable, una rebaja del gasto podría contener el deterioro fiscal, reseñaron agencias.

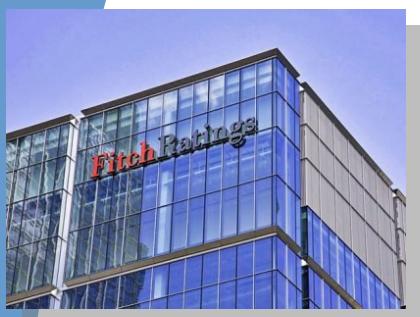
Chile y Perú están mejor posicionados para enfrentar este golpe gracias al bajo peso de su deuda y destacados amortiguadores fiscales. La mayoría de las calificaciones soberanas en Latinoamérica tienen un Panorama Estable en la actualidad. El número de economías con panorama positivo y negativo también está equilibrado, con Bolivia y Paraguay en el primer caso y El Salvador y Venezuela en el Segundo.

#### Venezuela: Los principales indicadores macroeconómicos serán determinantes en el desempeño del sector

El mercado venezolano de seguros, finalizó el mes de septiembre de 2014 con un monto en la cuenta de primas totales de 7.845,63 millones de dólares, que comparado con el mes de septiembre de 2013 significó una disminución de 1.958,45 millones (19,98%). Si se comparan los meses de Septiembre para los períodos 2014 frente al 2013.

El índice de siniestralidad de la parte asumida por las compañías locales presentó una disminución de 0,70 puntos porcentuales, de 64,51% en Septiembre 2013 a 63,81% en Septiembre 2014. Dado que el Costo Total de Siniestros y las Primas Retenidas Netas, finalizaron septiembre de 2014 con valores de 4.119,60 millones de dólares y 6.455,68 millones de dólares. La siniestralidad sobre prima ganada (devengada), registró una reducción similar de 0,78 puntos porcentuales de 64,53% a 63,75% en los respectivos períodos. No obstante la menor siniestralidad registrada en 2014, el desempeño de la industria aseguradora Venezolana está determinado por los desequilibrios macroeconómicos, en especial los altos índices de inflación y devaluación de la moneda local en 2014.

Para 2015, además de la reducción general en la actividad de seguro, que se puede esperar durante una recesión económica, la inflación de dos dígitos presenta desafíos tanto en vida como líneas de no vida. Mediante el aumento del costo de vida y salarios, la alta inflación en países como Venezuela y Argentina, ha desalentado la acumulación de ahorro e inversión.



#### Contenido:

[Fitch señaló que países de América Latina enfrentarán importantes retos](#)

[Venezuela: Los principales indicadores macroeconómicos serán determinantes en el desempeño del sector](#)

[La caída del precio del petróleo y las tensiones geopolíticas, entre riesgos políticos de 2015](#)

[Europa desarrolla un nuevo método para verificar la posición del buque](#)

[El aumento del tamaño de los buques va acercándose al límite](#)

[Puertos del Pacífico se preparan para la ampliación del Canal de Panamá](#)

[Aerolínea AirAsia ofrece 125 mil dólares a familiares de fallecidos](#)

[ALLIANZ lidera la cobertura reaseguradora de avión desaparecido de AirAsia](#)

[Crecerá un 4,2% la carga aérea a nivel mundial en noviembre](#)

[Seguro Marítimo y Terrestre](#)

[Información General](#)

## La caída del precio del petróleo y las tensiones geopolíticas, entre riesgos políticos de 2015

El mapa incluye una visión general del nivel de riesgo de los 170 países analizados, valorados en función de tres tipos de riesgo: político, macroeconómico y operacional.

El informe destaca el posible impacto de la caída de los precios del petróleo en los países que dependen del crudo, pues "pese a que los precios bajos pueden beneficiar a muchos países importadores -y a la economía mundial en su conjunto-, un período prolongado de precios bajos podría afectar de forma negativa a aquellos países que dependen en gran medida de los ingresos por exportación de petróleo para equilibrar sus presupuestos". **En este sentido, se subraya que países como Angola, Chad, Guinea Ecuatorial, Irán y Venezuela "acusarán un severo riesgo de deterioro de su perfil de riesgo político en caso de que los precios del petróleo sigan cayendo".**

Además, según el informe, "del mismo modo que la violencia política ha sido una de las preocupaciones en Oriente Medio y el Norte de África (MENA), Ucrania, Tailandia y Hong Kong durante el 2014; en 2015 otros países podrían ser susceptibles de sufrir disturbios y violencia, en concreto aquellos en los que un solo líder ha permanecido en el poder durante décadas y/o con poblaciones cada vez más pero, por su parte, Yoel Sano, director de Riesgo Político y de Seguridad Global de BMI, indica que "una de las tendencias más interesantes de los últimos años es la clara diferenciación que se ha establecido entre los mercados emergentes, distinguiéndose claramente aquellos que representan fuertes oportunidades de inversión para las multinacionales y el resto de mercados, que pese a ser considerados emergentes no parecen tan atractivos".

Además, asegura que "mientras China, India e Indonesia son países prometedores para los inversores extranjeros gracias a las positivas reformas gubernamentales y económicas que se están llevando a cabo, Rusia sigue siendo el país más problemático, debido en parte a la anexión de Crimea, que dio lugar a sanciones económicas por parte de Estados Unidos y de otros gobiernos de Occidente. Por otro lado, también existen motivos para ser escépticos con Brasil y Sudáfrica".

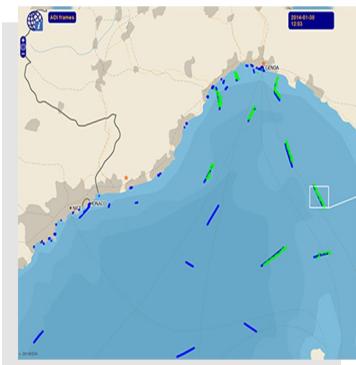
"Es probable que en 2015 el riesgo político se mantenga agudizado en muchas partes del mundo. Por ello, es muy importante que las multinacionales estén preparadas ante los posibles riesgos y cuestiones clave que afectan a los países y regiones donde operan, y que cuenten con planes para proteger sus intereses estratégicos", mantiene Evan Freely, líder global de Riesgo Político y de Crédito de MARSH.

Por último, el informe también advierte que "debido a las elecciones internacionales programadas para 2017, este será un año crucial para los riesgos políticos. Además en enero de 2017 llegará al poder un nuevo presidente en Estados Unidos, existe la posibilidad de que se realice un referéndum sobre la pertenencia de Reino Unido a la UE y se celebrarán elecciones en Francia, Alemania y Hong Kong, Irán y Corea del Sur, entre otros".

### MARÍTIMO

#### Europa desarrolla un nuevo método para verificar la posición del buque reportados

El Joint Research Centre (JRC), en colaboración con el servicio de guardacostas italiano, ha desarrollado un nuevo método para verificar si las posiciones de barco reportados con el Sistema de Identificación Automática (AIS) son correctas.



Este método eficaz no necesita sensores o tecnologías adicionales y hace que sea posible validar los datos comunicados y detectar información involuntariamente incorrecta, o información falsificada reportada por los buques.

El sistema AIS, fue diseñado originalmente para evitar las colisiones entre buques, pero se está convirtiendo en una piedra angular del conocimiento de la situación marítima, lo que permite saber dónde están los barcos en el mar. Sin embargo, AIS es propenso a la manipulación y el engaño y se espera que la alteración de los datos reportados aumenten en el futuro.

El nuevo método AIS, se basa en la verificación de datos que puede ser implementado dentro de una red genérica de estaciones base. Combina un método de radio-localización clásica basada en diferencia de tiempo de llegada (TDOA), con un filtro de Kalman extendido (EKF) diseñado para realizar un seguimiento de los buques en las coordenadas geodésicas. Se ha probado con éxito utilizando datos reales recogidos por las estaciones base AIS. Los resultados muestran una desviación entre el origen estimado de señales detectadas y los datos de posición y difusión en el orden de cientos de metros, por lo tanto, demuestra el potencial operacional de la metodología.

## El aumento del tamaño de los buques va acercándose al límite

La industria naviera está llegando lentamente a los límites en materia de aumento de tamaño de los buques. Así lo expresó el Director de la Sociedad de Clasificación **DNV GL**, Jost Bergmann, durante una conferencia presentada ante el último Foro de Buques Portacontenedores y de Cargas Secas a Granel, organizado por la sociedad de clasificación, en Hamburgo.

El foro estuvo dedicado a un amplio espectro de tópicos, incluidos las regulaciones ambientales, las tendencias en el diseño de barcos así como el nuevo conjunto de normas de **DNV GL**, y convocó a cerca de 150 representantes de la industria del transporte marítimo.



Bergmann, planteó que en el futuro próximo será posible construir barcos portacontenedores extragrandes con capacidad de 24.000 TEU. En base al diseño actual de buques de 19.000 TEU, los nuevos barcos podrían ser una bodega más largos, dos filas de contenedores más anchos y una pila de bodega más altos. "Debido a los factores de estabilidad y a los requerimientos de espesor del acero, es más sencillo incrementar la manga que la eslora. Pero, además de tener que lidiar con la aceleración y las fuerzas gravitacionales, los barcos extragrandes se verían también restringidos por limitaciones portuarias y de las vías navegables, tales como la extensión de las grúas y los calados", continuó.

Según Bergmann, en el Canal de Suez por ejemplo, las restricciones para el área de la sección transversal de los buques están llevando a un calado admisible de solo 15 metros para una manga de 65 metros. Esto podría ser aceptable como calado de diseño, pero el calado máximo sería mayor.

## PUERTO

### Puertos del Pacífico se preparan para la ampliación del Canal de Panamá

Solo falta un año para que sean entregadas las obras de la ampliación del Canal de Panamá, el cual transformará las relaciones comerciales marítimas, direccionando la tendencia a buques de mayor capacidad de contenedores y menos fletes.

En este contexto, los puertos, especialmente los principales ubicados sobre el Pacífico: **Sociedad Portuaria de Colombia (Sprbun)**, **Puerto de San Antonio en Chile** y **Puerto de Manzanillo en México**, se están preparando para ser más competitivos y atraer la mayor cantidad de esa carga con inversiones conjuntas que superan los US\$ 6.000 millones en obras que van desde la ampliación de sus bodegas y su dragado hasta construcción de nuevos terminales.

Eduardo Cristo, presidente ejecutivo de la Cámara Colombo-Panameña, explicó que "el impacto con la ampliación del Canal de Panamá será tal que en estos momentos pasan embarcaciones de 4.000 contenedores y esa cifra se triplicará a 12.000 contenedores, lo que equivale a pasar mayor cantidad de productos disminuyendo costos por los fletes marítimos y ayudando así no solo a América Latina sino a la economía mundial".



Aparte de **Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (Sprbun)** que entre 2015 y 2017 invertirá US\$ 172 millones, en el Pacífico colombiano hay dos puertos más en expansión, **Terminal de Contenedores de Buenaventura (TcBuen)** y **Aguadulce**. La **Sprbun** está enfocando sus esfuerzos para lograr recibir buques de mayor tamaño y calado, mientras **TcBuen** duplica su capacidad de mover contenedores y en 2016 entraría en operación el puerto Aguadulce que es promovido la autoridad portuaria de Singapur con una inversión de US\$ 400 millones.

En México, al año 2020 su principal puerto, **Manzanillo**, que el año pasado movió 14.8 millones de toneladas, registrará una inversión pública y privada por US\$ 5.700 millones, sin considerar el capital que ya se inyectó en la aduana ni el recurso para la ampliación de carreteras.

Chile no se queda atrás y **San Antonio**, su principal puerto invertirá US\$ 215 millones, destinados al nuevo edificio corporativo, a la ampliación hacia el norte del Paseo Bellamar, estudios ambientales y de ingeniería básica para la construcción del Puerto a Gran Escala y a obras de dragado.

Los principales puertos sobre el Pacífico ya lanzaron su anclas y tienen fijas sus inversiones para lograr atraer mayor cantidad de carga hacia sus bahías apuntando a una mayor competitividad, solo falta que las nuevas esclusas del Canal que empezaron a construirse desde 2007 se abran y empiece a operar su nueva capacidad que promete transformar la economía mundial.

## AÉREO

**Aerolínea AirAsia ofrece 125 mil dólares a familiares de fallecidos**

La aerolínea Air Asia anunció que ofrecerá una compensación de 125 mil dólares a los familiares de los 162 pasajeros del vuelo 8501 que se encuentran desaparecidos durante el viaje de Indonesia a Singapur.

De acuerdo al vocero de la aerolínea, Air Asia se mantendrá al margen de lo estipulado por las reglamentaciones del Ministerio de Transporte en Indonesia, las cuales estipulan una compensación de 1.3 millones de rupias indonesias (98 mil dólares), en caso de haber muertes en un accidente aéreo.

Sin embargo aún se desconoce si el monto ofrecido por la aerolínea será aceptado por los familiares de las víctimas quienes tampoco han declarado estar o no de acuerdo, quienes tienen la posibilidad de demandar un monto mayor.

Aunque el Convenio de Montreal marca una compensación de 174 mil dólares, este está sujeto para aquellos que hayan firmado el acuerdo, del cual el vuelo 8501 de Indonesia Air Asia no se incluye, ya que Indonesia no ha suscrito el Convenio.

**ALLIANZ lidera la cobertura reaseguradora de avión desaparecido de AirAsia**

**ALLIANZ** ha confirmado que encabezaba el reaseguro del avión de **AirAsia** desaparecido el mes de diciembre de 2014. En un comunicado, el grupo indica que tiene la cobertura del fuselaje y responsabilidad civil del aparato.

**JARDINE LLOYD THOMPSON GROUP**, era el bróker de seguros del avión de **AirAsia**. Las estimaciones actuales del sector cifran los costes totales del siniestro entre 100 y 200 millones de dólares (entre 82 y 164 millones de euros), incluyendo alrededor de 45 millones (36,9 millones de euros) del valor del avión desaparecido. No todos los gastos correrán a cargo de ALLIANZ; por el momento, la aseguradora prefiere no comentar el alcance de su exposición. Se da la circunstancia de que el grupo alemán es el principal reasegurador del vuelo MH370 de Malaysia Airlines, que desapareció sobre el Océano Índico en marzo de 2014, así como del vuelo MH17, derribado en julio de ese mismo año, mientras volaba sobre Ucrania.

**Crece un 4,2% la carga aérea a nivel mundial en noviembre**

Según los datos de **Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)**, el tráfico aéreo de carga a nivel mundial habría crecido en un 4,2% en el mes de noviembre de 2014 respecto a 2013. Estas cifras que realmente son un indicador mucho más fiable de la economía global, que el tráfico de pasajeros, puesto que se trata de mercancías ya comercializadas, se inscriben dentro de un contexto de repunte de la oferta de un 3,3% y un factor de ocupación del 49,6%, lo que supone un 4% por encima del crecimiento de la demanda, según los datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo. Y es precisamente el tirón del mercado internacional (4,6%) frente al doméstico (1,3%) respecto al 2013, donde más ha subido este indicador. Curiosamente las sanciones de Europa a Rusia se vieron reflejadas en el menor flujo de carga aérea en el Viejo Continente.



El tráfico aéreo de carga mundial registró un alza del 4,2% en el mes de noviembre de 2014 con respecto al mismo mes del año anterior, con un repunte de la oferta del 3,3% y un factor de ocupación del 49,6%, lo que supone 4 puntos porcentuales por encima del crecimiento de la demanda, según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). En noviembre, el transporte de mercancías aumentó un 4,6% en el mercado internacional y un 1,3% en el doméstico con respecto a 2013, con un aumento de la oferta del 2,7% en rutas internas y del 4,7% en las rutas internacionales.

La IATA atribuyó la mayor parte del crecimiento registrado a la evolución de las aerolíneas de Asia-Pacífico (55%) y de Oriente Medio (38%), frente a otras regiones donde el comportamiento fue más débil, como en Europa donde las sanciones a Rusia afectaron a los flujos comerciales.

## TERRESTRE

**Seguro Marítimo y Terrestre**

En pasados Boletines hemos comentado el tema relacionado con accidentes terrestres, que han registrado perdidas tanto humanas como materiales, donde nadie asume la responsabilidad, si no que todo se enfoca en el aspecto de carácter penal, cuando estos daños materiales también pueden ser riesgos cubiertos por pólizas de seguros.

En esta oportunidad queremos destacar la importancia de las coberturas de las pólizas con trayectos combinados sobre una mercancía, la cual cuenta con esta cobertura, desde el punto donde es embarcada la mercancía en puerto internacional, hasta su destino final, es decir el almacén mencionado en la póliza de seguros marítimo de carga.

Las mercancías trasladadas por vía terrestre derivadas de esta póliza cubren los trayectos combinados, por agua, aire o tierra, en consecuencia, le serán aplicadas las normas de seguro marítimo, como lo refleja el **artículo 375 de la Ley de Comercio Marítimo**, donde expresamente dispone, que cuando el viaje comprenda la modalidad multimodal o trayectos combinados por agua, tierra o aire, se aplican salvo pacto en contrario, las disposiciones del Seguro Marítimo.

Aunado a esto, en virtud de lo dispuesto en el **artículo 112, ordinales 1, 12 y 18 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares**, los **Tribunales de Primera Instancia en lo Marítimo** son competentes para conocer de las controversias que surjan de los actos civiles y mercantiles relativos al comercio y tráfico marítimo, así como las relacionadas a la actividad marítima portuaria, y las que sucedan mediante el uso del transporte multimodal con ocasión del comercio marítimo, en concordancia con los **artículos 1, 2, 10, 12 y 13** de la referida **Ley de Comercio Marítimo**.

Podemos verlo reseñado en **la Sentencia del JUZGADO SUPERIOR MARÍTIMO CON COMPETENCIA NACIONAL Y SEDE EN LA CIUDAD DE CARACAS - VENEZUELA, 197º y 148º; Exp. N° 2008-000112.**

**Información General**

-**V Jornada de Seguros Marítimos y Portuarios. Globalización Apertura e Integración**, a celebrarse los días, 18, 19 y 20 de Febrero de 2015, en la ciudad de **Cartagena - Colombia**. Para mayor información visite la pagina web: <http://www.jornadasdeseguromaritimoyportuario.com/>

-**8vo Congreso de Derecho Marítimo**, pautado para Marzo de 2015, Hotel **Renaissance, la Castellana**, Caracas. Para mayor información: 5to-congresoavdm@gmail.com; Teléfono: 58 414-331-5939

-**II Congreso Iberoamericano y Exposición de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre**, a realizarse los días 18, 19 y 20 de Junio, en la ciudad de **Maracaibo-Venezuela**. Para mayor información: marketing@consemargroup.com; Teléfonos: 58 212-973-5701 / 327-28-91 / 58 414-123-6250

**Asesoría Jurídica y Mercantil SV.****División Corporativa**

**Lic. Ivanna Vázquez Chourio**

Telf: 959.85.77/2236

Correo: ajmsvp@gmail.com

CCCT Segunda Etapa. Torre A. Piso 8. Oficina A-803.

Chuao. Caracas D.F 1060

