

	<b>ARTÍCULO DEL TRABAJO DE GRADO</b>	<b>Código:</b> F-PI-03
		<b>Versión:</b> 01
		<b>Página</b> 1 de 12

## ANÁLISIS DEL RIESGO EN EL CONTRATO DE SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS A GRANEL SÓLIDO.

LAYONER ALBERTO CARMONA QUICENO  
E-mail: layonercarmona@hotmail.com

CARLOS BAYRON AGUDELO MARTÍNEZ  
E-mail: tesisseguros@hotmail.com

**Institución Universitaria de Envigado  
2015**

**Resumen:** El propósito de este artículo se funda en establecer el análisis del riesgo en el contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías a granel sólido y sus alcances a nivel práctico, para alcanzar este objetivo, primero: se definen los lineamientos normativos, doctrinales y jurisprudenciales que fundamentan el análisis de los riesgos derivados del contrato de seguro en el transporte de carga, en especial de la mercancía conocida como granel sólido. Segundo: se conceptualiza acerca de los riesgos analizados y sus posibles contingencias derivadas de la normatividad, la misma que está encaminada a proteger al propietario, tenedor, comercializador y/o poseedor de la mercancía, que es en últimas la parte más perjudicada a la hora de solicitar la protección de lo que se transporta, la posición de la normatividad existente en nuestro país en concordancia con la legislación internacional buscan que dicha compilación jurídica se aplique con máxima rigurosidad, sobre todo en tiempos actuales de globalización donde los tratados de libre comercio dinamizan las economías de los países, los mismos que están ávidos de una posible unificación normativa comercial de carácter internacional.

**Palabras claves:** *Seguro, transporte, póliza, marítimo, legislación, multimodal, contrato, mercancía.*

**Abstract:** The purpose of this article is based on establishing risk analysis in the insurance contract of carriage of dry bulk goods and its scope a practical level, to achieve this goal, first, regulatory, doctrinal and jurisprudential guidelines that defined based analysis of the risks of the insurance contract on cargo transportation, especially of goods known as solid bulk; second, it is conceptualized on the risks analyzed and possible contingencies arising from the regulations, it is intended to protect the owner, holder, marketer and / or owner of the goods, which is last is the most aggrieved party to the when applying for the protection of what is transported, the position of the existing regulations in our country in accordance with international law seeking to apply the legal compilation with maximum rigor, especially in today's times of globalization where free trade agreements invigorate the economies of these countries that are eager to possible unification of international trade rules character .

**Keywords:** *Security, transport policy, maritime, law, multimodal, contract goods.*

### 1. INTRODUCCIÓN

El derecho comercial se ha convertido en el pilar de la regulación sobre la dinámica de

los negocios, el transporte de mercancías por vías marítimas es la modalidad más común en el mundo para llevar de un destino a otro todo tipo de productos y por sobre todo el granel sólido. Desde el inicio de los tiempos

	<b>ARTÍCULO DEL TRABAJO DE GRADO</b>	<b>Código:</b> F-PI-32
		<b>Versión:</b> 01
		<b>Página</b> 2 de 12

el hombre ha utilizado corredores fluviales en su mayor porcentaje oceánicos para el transporte de su mercancía.

Si el hecho de producir es vital, transportar los es tanto o más, hoy día el comercio mundial busca comprar y vender en forma expedita, contar con mecanismos que le den seguridad jurídica a las transacciones, implementar un lenguaje internacional común y desarrollar a un transporte eficiente. Adentrándonos entonces en el tema, debemos dejar claro que cerca del 93% del comercio mundial se transporta por mar. (Cifra tomada de un estudio realizado por el consorcio Aristizabal Velásquez Asociados, firma especializada en derecho marítimo, portal web <http://www.conava.com>).

Los actores involucrados en el transporte de mercancía tienen como objetivo que esta llegue al punto de destino por el camino más corto y efectivo, al mejor precio, con las mayores garantías, en perfecto estado y en el tiempo pactado.

Los negocios de un mundo cada vez más globalizado, hacen que las necesidades de quienes dinamizan la economía mundial vean la importancia de invertir gran cantidad de recursos tanto económicos como humanos, para propiciar una seguridad generalizada

que le permita proteger sus intereses, los cuales son netamente económicos.

Gran parte de la garantía de las seguridades que mencionamos anteriormente, parten de una normatividad ajustada a la realidad, sobre todo si estamos hablando de un mercado que nació desde el mismo momento en el que la humanidad comenzó a transportar sus mercancías y a regular la posibilidad de fracasar en lo que hoy conocemos como el contrato de seguro; siendo los ingleses los pioneros en la tipificación de una disciplina comercial que hoy ocupa a grandes multinacionales, compañías aseguradoras, de reaseguro y todo un entramado comercial que gira alrededor del transporte de carga de mercancía a granel sólido.

La evolución histórica se ha encargado de moldear la industria, desde su misión originaria que es netamente mercantil hasta la articulación con el riesgo y la protección del mismo, objetivizado en un contrato de seguro que vas más allá de una simple póliza.

Los abogados estamos llamados a ser eje transversal en el análisis de los riesgos, la evaluación e interpretación de contratos y sobre todo estamos abocados a ser parte vital a la hora de la evaluación de la regulación normativa del tema en particular, el análisis cuantitativo y cualitativo de los riesgos y lo más importante, la protección de la parte que se está representando y/o asesorando; sin importar el papel que juegue en esta cadena de intervinientes, cuyo objetivo primordial además de la dinamización económica no es más que la protección y el blindaje jurídico ante posibles eventualidades que vayan direccionadas al menoscabo de sus patrimonios.

El seguro como institución relativamente reciente va desde su génesis ligado al comercio marítimo, evidenciado desde sus inicios con mayor fuerza en la zona del mediterráneo, y sólo hasta épocas contemporáneas es donde aparecen las primeras empresas o instituciones organizadas con la actual estructura económica y social, basada principalmente en estudios estadísticos y de regulación jurídica que permitieron su evolución.

El análisis del riesgo en este tipo de transporte, en su mayor porcentaje de carácter marítimo constituye un estudio bastante concienzudo, dotado de una interdisciplinariedad compuesta por conocimientos de comercio, estadística y una formación jurídica que permita direccionar y dirimir las posibles controversias que son pan de cada día en el mundo de los negocios.

La época de los piratas y las gruesas aventuras marítimas hoy son asuntos del pasado, ya que una infinidad de riesgos derivados del transporte marítimo de mercancías a granel, introdujeron un abanico bastante amplio de contingencias, las cuales forzaron un estudio bastante ajustado del contrato de seguros, respondiendo de una manera directamente proporcional con amparos y exclusiones que se encuentran a la mano de quienes de forma consuetudinaria hacen uso del comercio marítimo como su actividad económica.

## **2. FUNDAMENTOS JURÍDICOS Y JURISPRUDENCIALES EN EL ANÁLISIS DE LOS RIESGOS EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍA MARÍTIMA.**

A continuación se exponen las posturas jurídicas y jurisprudenciales que son herramienta fundamental a la hora de abordar este complejo tema, debido a que las relaciones comerciales entre los intervinientes en el transporte marítimo de mercancías están reglamentadas en su mayoría por códigos y legislaciones de carácter internacional que están complementadas por los ordenamientos jurídicos locales que guardan consonancia con la normativa global.

El contrato de seguro, como un acuerdo entre una persona denominada asegurador que asume el riesgo que le traslada otra persona llamada tomador, quien se compromete a pagar una prima al asegurador; es un contrato que debe reunir unos elementos esenciales, sin los cuales no produciría efecto alguno, contemplados en el código de comercio en su artículo 1045,

los cuales son los siguientes: El interés asegurable es decir, la identificación de la persona, el objeto o cosa asegurada. El riesgo asegurable, no es más que el suceso incierto que se asegura, por ejemplo en un contrato de seguro de vida, el riesgo asegurable es la muerte. La prima o precio del seguro, la suma de dinero a cargo del tomador del seguro que debe pagarle al asegurador. La obligación condicional del asegurador, es la condición de indemnizar al asegurado en caso de que ocurra el suceso incierto.

Este contrato de seguro una vez cumpla con todos los requisitos que exige la norma, este se encuentra netamente relacionado con dos factores preponderantes, el riesgo y el interés asegurable, referente a este último, La Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil, en sentencia de marzo 21 de 2003, expediente 6642, se ha referido de la siguiente manera:

Por tanto, ha de expresarse que el interés asegurable estriba en la relación de carácter económico o pecuniario lícita que ostenta el asegurado sobre un derecho o un bien, o sobre un conjunto de éstos, cuyo dominio, uso o aprovechamiento resulte amenazado por uno o varios riesgos. En principio, sobre un mismo objeto pueden

concurrir diversos intereses, sean directos o indirectos, motivo por el cual cuando varias personas son titulares de unos u otros, cada una separada o conjuntamente, simultánea o sucesivamente, puede asegurar lo que a su interés corresponda, siempre que ello no conduzca a que se produzca un enriquecimiento indebido, es decir, guardando que la indemnización no exceda del valor total que tenga la cosa en el momento del siniestro.

De manera puntual y respecto de nuestro tema de estudio, el análisis de riesgo en el contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías a granel sólido, podríamos adentrarnos de manera puntual en el Decreto 410 de 1971, nuestro código de comercio y más específicamente en el libro V donde se regula lo relativo al seguro marítimo, en el título XIII, arts. 1703 al 1772. Estas son normas superlativas o interpretativas de los contratos de seguros marítimos. El título V del código de comercio particularmente fue concebido o ideado en función de tres objetivos fundamentales, que no podemos perder de vista en la interpretación de todos los artículos que lo integran.

La Organización Marítima Internacional como un organismo especializado de las Naciones Unidas, promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina siendo un elemento vital de coayuvancia. A la hora de remitirnos a referentes normativos de carácter internacional con vigencia en la gran mayoría de países, que sostienen relaciones comerciales basadas en el transporte marítimo de mercancía, generan en las industrias de derecho privado una garantía de acudir a soportes legales que protejan sus intereses.

Ayudando al soporte normativo, tenemos que los convenios internacionales son de vital importancia a la hora de regular jurídicamente dichas relaciones, de todos los convenios internacionales que se ocupan de la seguridad marítima, el más importante es el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS-74. Es también uno de los más

antiguos, habiéndose adoptado la primera versión del mismo en una conferencia celebrada en Londres en 1974. Este convenio introdujo nuevas prescripciones internacionales que trabajan la seguridad de la navegación de todos los buques mercantes; la provisión de mamparos estancos resistentes al fuego; dispositivos de salvamento y dispositivos de prevención y extinción de incendios en bosques de pasaje. La conferencia de Seguridad Marítima de 1974 se celebró en Londres del 21 de octubre al 1 de noviembre con la asistencia de representantes de 71 países. El Convenio que se adoptó es la versión que está actualmente en vigor y es improbable que sea sustituido por un nuevo instrumento, debido al nuevo procedimiento tácito de enmienda que figura en el artículo VIII, Colombia adopta en Convenio SOLAS- 74 mediante la ley 8° de 1980, reglamentándose a su vez por el Decreto 730 de 2004.

Complementamos entonces este compendio de resorte jurídico con uno muy puntual para el abordaje del presente análisis y es Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a General (Código IMSBC):

En el convenio internacional para la seguridad de la vida en el mar 1974, (Convenio Solas) enmendado, en el que se abordan distintos aspectos de la seguridad marítima, contiene en las partes A y B del capítulo VI y en la parte A-1 del capítulo VII respectivamente las disposiciones obligatorias que rigen el transporte de cargas sólidas a granel, y de mercancías peligrosas a granel.

Estas disposiciones se exponen con más detalle en el Código Marítimo Internacional de cargas a granel o (Código IMSBC), conviene anotar de que existen otras reglamentaciones internacionales, las cuales pueden adoptar y reconocer todas las disposiciones presentes en el Código Marítimo Internacional de cargas a granel, o parte de las mismas, además las autoridades portuarias y otros organismos y organizaciones deberán reconocer el código pudiendo utilizarlo como base de sus reglamentos sobre almacenamiento y manipulación.

Colombia le ha apostado a la protección como factor de diferenciación

para la competitividad del sector portuario en el entorno regional, siendo parte activa de la Organización Marítima Internacional, y auspiciando la regulación normativa y la concientización sobre los riesgos existentes en el transporte marítimo de carga a granel, y aún más con el auge de la suscripción de diferentes Tratados de Libre Comercio (T.L.C), tanto con los Estados Unidos (U.S.A) como con la comunidad Europea de Naciones (U.E) y demás socios comerciales importantes de nuestro país.

Hemos observado que es clara la existencia de riesgos en el normal desarrollo del transporte marítimo de mercancías a granel, es claro que el contrato de seguros es el mecanismo por medio del cual se amparan los riesgos plenamente establecidos por las compañías de seguros y es claro que el fin último es que estas respondan mediante indemnizaciones ante la ocurrencia de posibles siniestros, es acá donde evidenciamos que en el contexto intervienen básicamente tres factores, el agente de carga internacional, el generador de la carga (propietario de la mercancía) y las compañías de seguros.

### **3. CONDICIONES DE PROTECCIÓN FÁCTICA Y LEGAL PARA MINIMIZAR LOS RIESGOS Y PROTEGER EL PATRIMONIO ASEGURADO ANTE UN EVENTUAL SINIESTRO.**

En la cadena logística conformada por todas las operaciones que van desde la obtención de las materias primas hasta el consumo directo por parte del cliente final, los puertos juegan un papel preponderante en la generación de ventajas competitivas de las empresas y el desempeño de las compañías aseguradoras. Sin importar los operadores que intervengan en el comercio internacional, existe un procedimiento necesario para ubicar una mercancía desde el origen hasta el destino final en el transporte marítimo y más con los avances tecnológicos que hoy son vitales a la hora de proteger posibles eventualidades y sobre todo de probar las causas de un posible siniestro, como la verificación del tipo de embalaje, los contenedores, los equipos multipropósito y el recurso humano sobre todo de los puertos, juegan un papel vital a la hora de aplicar

	<b>ARTÍCULO DEL TRABAJO DE GRADO</b>	<b>Código: F-PI-32</b>
		<b>Versión: 01</b>
		<b>Página 8 de 12</b>

conceptos de prevención y que pueden ser utilizados a la hora de una asesoría eficaz a una parte interesada, en el tema de los análisis de riesgos, es vital entonces conocer la infraestructura privada de la cadena de carga, agentes aduaneros y demás intervinientes en el proceso de carga y transporte de los graneles sólidos, conocer de primera mano la regulación del transporte de carga, contratando sistemas eficientes de prestación de servicios de transporte de carga, manejar a la perfección el conocimiento de políticas de infraestructura y logística, siendo esta última un factor de vital importancia en la cadena de transporte de la carga.

De la mano de estas herramientas propias de los análisis de riesgos, es indudable que se debe realizar un trabajo de tratamiento jurídico especial en el tema, el cual va desde una interpretación clara tanto del contrato de seguro que se suscribe, como los demás contratos con las partes intervinientes, ya que los problemas jurídicos son previsibles desde un correcto inicio en la relación contractual, esto evitará de sobremanera el posible incumplimiento del clausulado y la no

indemnización producto de un siniestro, con el entendido que el conocimiento de la normativa es de suma importancia a la hora de enfrentar estas contingencias.

#### **4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

Con lo observado hasta el momento, queda claro que un correcto análisis del riesgo en el contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías a granel sólido, es similar a un rompecabezas, donde las piezas tienen un entramado compuesto por una estructura jurídica correcta, amalgamada con legislación interna de cada país, aplicada a las controversias propias del mercado y un manejo hábil y total de los convenios internacionales, allí está la clave de un manejo legal claro y efectivo para llevar de la mejor manera cualquier tipo de eventualidad, aunado al tema jurídico es contundente una inspección clara y concisa de las condiciones fácticas que se plasmarán el contrato de seguro ya que son de soporte estadístico, científico y matemático.

El último mecanismo en la resolución de algún tipo de divergencia que degenera en un conflicto, desde luego son las instancias jurisdiccionales, pero es clave un manejo idóneo de la situación y un soporte cuantificado y cualificado que pueda argumentar dichas divergencias, el mundo del transporte marítimo de carga y sobre todo de las mercancías a granel es bastante amplio y regulado, teniendo en cuenta que algunos posibles vacíos legales son susceptibles de sobrellevar ya que a nivel internacional la praxis ha generado una gran cantidad de precedentes a los cuales nos podemos aferrar. Basándonos en los antecedentes y la situación actual del sistema de transporte de carga, en particular del transporte marítimo de mercancías a granel sólido en Colombia, hemos superado algunas de las expectativas y el potencial que se tiene en nuestro país contando con varios puertos, una gran variedad de empresas transportadoras y la firma reciente de múltiples tratados de libre comercio. Existen varios puntos relevantes que deben ser efectuados cuidadosamente en este sector, se recomienda la creación de un plan de inversión en infraestructura y desarrollo vial

por parte del Gobierno Nacional, ya que para el tránsito de mercancía hasta los puertos existen varios elementos contraproducentes como el estado de las vías que impiden la rapidez en el transporte e incrementan los costos de dicho transporte. Ampliar la cobertura a la totalidad del país para permitir a los pequeños agricultores sacar sus productos a las grandes ciudades. Diversificación de productos: En el caso del Atlántico y la costa norte, se observa una dependencia del sector minero, en especial a la industria carbonífera, es menester hacer más asequibles a la producción de otras industrias, tales como la industria alimenticia, agrícola, textil y de bienes de consumo en general. Es clave brindar a la industria agrícola, química, manufacturera y alimenticia, es decir casi el total de las mercancías a granel sólido entre otras. Opciones logísticas y económicamente convenientes, las cuales traigan valor agregado a sus clientes e incrementen el mercado en el exterior debido a las excelentes condiciones de calidad.

Conexión interior – puertos: Es importante incentivar los movimientos de transporte multimodal entre los centros de producción exportable del interior tipificados en las grandes capitales del país principalmente Cali, Medellín y Bogotá, con las costas Pacífica y Atlántica y un aprovechamiento hasta ahora insípido de la salida de mercancías por la región del Urabá Antioqueño.

Los puertos deben ser ajustados a los estándares internacionales para poder tener compatibilidad con todos los buques cargueros del mundo, esto genera competitividad con potencias mundiales en lo que a transporte de carga marítima se refiere, esto acompañado de una política de seguridad integral que evite episodios de narcotráfico y otros bienes clasificados como ilícitos.

Debe hacerse una sinergia entre las diferentes modalidades de transporte de carga para hacer uso de otros tipos de transporte diferente al terrestre por carreteras como vía más común de llegada a los puertos para el transporte de mercancía marítima, se debe

hacer uso cada vez más del transporte aéreo masificado rumbo a los puntos de salida marítimos y diseñar una política que incentive el transporte fluvial, ya que ríos como el Magdalena y el Cauca se encuentran subutilizados, y ni hablar del transporte férreo, un ejemplo claro es el acaecimiento de los ferrocarriles como el que tuvo Antioquia en otro tiempo, esta sería una línea mas directa a puertos en el atlántico que facilitarían la llegada de las mercancías a granel solido para posteriormente ser llevadas a su destino vía marítimo.

Las cargas sólidas a granel incluyen un variado conjunto de mercancías: cereales, carbón, azúcar, minerales y entre otras, que tienen en común transportarse como cargas homogéneas sin envase. Estas dos propiedades hacen que sea fácil su carga en las bodegas de un granelero o bulk-carrier.

El tema del presente artículo podría parecernos extraño, pero resumiríamos lo quizá complejo del mismo en una palabra muy sencilla y conocida como el “desayuno” allí se resumiría de manera clara la importancia del transporte de mercancía

 <p>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</p> <p>Ciencia, educación y desarrollo</p>	<b>ARTÍCULO DEL TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 11 de 12

granel sólido, sus ingredientes habituales: café, azúcar y pan o cereales, hasta los elementos metálicos de la cafetera o el tostador, inclusive el carbón con el que se genera la electricidad en algunas partes del mundo y que casi seguro todo esto se haya transportado por mar.

Otros gráneles sólidos incluyen mineral de hierro, aluminio, fertilizantes, chatarra, cemento, minerales diversos y un gran número de productos agrícolas para la alimentación humana y animal, como arroz y maíz son parte de nuestra vida diaria.

Como una de las recomendaciones mas importantes referente al análisis de los riesgos en el contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías a granel sólido, es evidente que las compañías aseguradoras en Colombia generalmente tienen unas coberturas básicas respecto a riesgos comunes como: El hurto y los daños materiales sufridos por la mercancía durante el trayecto amparado, sin considerar plenamente los riesgos descritos en el Código de Comercio Colombiano, conllevando a los tomadores de dichas pólizas a solicitar una

extra – prima de la misma, o suscribiendo otra póliza de responsabilidad contractual, incurriendo así en sobrecostos que se ven reflejados en el mercado internacional disminuyendo las condiciones de competitividad.

## REFERENCIAS

- Acosta, V., C, M. (2004). *Regulación de los servicios de transporte en Colombia y comercio internacional. Recuperado de [https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/DEE/Archivos\\_Economía/265.pdf](https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/DEE/Archivos_Economía/265.pdf)*
- Cap Logística y Competitividad. (1998-2004). *América latina y el caribe.*
- Duque, E., G. (2009). *Ferrocarriles, integración y progreso para Colombia.* Recuperado de [www.geosities.com/economiaaytransportes/ffcchtm](http://www.geosities.com/economiaaytransportes/ffcchtm)
- E, R., J, D. (1999). *Transporte internacional de mercancías.* Editorial Porrúa S.A, 1ª edición México.
- Fernández, D., A. (1995). *El seguro su estructura y función económica.* Buenos Aires, Editorial Shapire.
- García, D., F. (1963). *Cien años de la unión y el fenix español.* Departamento de

	<b>ARTÍCULO DEL TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 12 de 12

*publicidad de la Unión y el Fenix español- Madrid.* <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec477s1.asp>

Gómez, O., E. (1991). Teoría general del seguro. Bogotá, Editorial Temis 2ª edición.

Gómez, C., J. (1984). *El transporte internacional de mercancías*. Editorial Civitas, S.A, 1ª edición Madrid (España).

Instituto Nacional de Invias. (2000). *A cerca del tranporta en operación*. Recuperado de <http://www.invias.gov.co/>

Lafont, P., P. (2001). *Manual de Contratos, Tomo II, Ediciones Librería del Profesional*, 1ª edición, Bogota D.C.

Leal, P., H. (1996). *El contrato de transporte*. 1ª edición Bogotá D.C.

López, B., H. F. (2004). *Comentarios al contrato de seguro*. ISBN 958-33-6200-X. Bogotá. Dupre.

López, B., H. F. (1999). *Contrato de seguros*. Editorial Dupre 2ª edición.

OEA, Decisión 477. (2000). *Introdujo el tránsito aduanero internacional para el transporte multimodal de la Comunidad Andina*. Recuperado de

Ocampo, L., T, M. (1990). *El contrato de transporte*. Editora Jurídica de Colombia, 1ª edición Medellín.

Ospina, H., M. (2008). *La navegación fluvial en Colombia*.

Sánchez, C. (1957). *El contrato de transporte marítimo de mercancías*. Estudios Garrigues. Roma - Madrid.

Silingardi, G., L. (1998). *El transporte multimodal*. Ed. Universidad Externado de Colombia, 1ª edición Bogotá D.C.

Tamayo, J., J. (1998). *El Contrato de Transporte*. Editorial Temis. Santa fe de Bogotá.

## CURRICULUM VITAE

**Layoner Alberto Carmona Quiceno:**  
Egresado de Derecho de la Institución Universitaria de Envigado; coautor del presente artículo, producto del Diplomado en profundidad sobre Seguros. .

**Carlos Bayron Agudelo Martínez:**  
Egresado de Derecho de la Institución Universitaria de Envigado; coautor del presente artículo, producto del Diplomado en profundidad sobre Seguros.