

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTA MARÍA LA ANTIGUA
VICERRECTORÍA DE POST GRADO E INVESTIGACIÓN
COORDINACIÓN DE PROGRAMAS DE MAESTRÍAS EN DERECHO
MAESTRÍA EN DERECHO MERCANTIL

**DEL SEGURO OBLIGATORIO DE VEHÍCULOS A MOTOR PARA EL
TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, SUS INCIDENCIAS,
IMPLICACIONES Y PERSPECTIVAS
(ANÁLISIS JURÍDICO Y DIAGNÓSTICO SITUACIONAL)**

Por
MARIANO ABDIEL NÚÑEZ JUSTINIANI

Para aspirar al Título de Maestría
en Derecho Mercantil

**DIRECTORA DE TESIS:
PROF. MARÍA ISABEL SPIEGEL DE MIRÓ. LL.M.**

Panamá, 2005



Este obra está bajo una licencia de Creative Commons
Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional

doi del documento
<https://doi.org/10.37387/speiro.tm.583>

ÍNDICE

	Páginas
DEDICATORIA	xi
AGRADECIMIENTO	xiii
INTRODUCCIÓN	xv
CAPÍTULO PRIMERO: ASPECTOS GENERALES	1
1.1. A GUISA DE INTRODUCCIÓN	2
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
1.3. OBJETIVOS	7
1.3.1. Objetivo General	7
1.3.2. Objetivos Específicos	7
1.4. DELIMITACIÓN DEL ESTUDIO	8
1.5. LIMITACIONES	8
1.6. JUSTIFICACIÓN	9
1.7. APORTE	10
CAPÍTULO SEGUNDO: MARCO TEÓRICO	11
2.1. EL CONTRATO DE TRANSPORTE	12
2.1.1. Generalidades	12
2.1.2. Concepto	14
2.1.3. Naturaleza Mercantil	20
2.1.4. Caracteres del Contrato	23
2.1.4.1. Consensual	23
2.1.4.2. Bilateral	25
2.1.4.3. Nominado	27
2.1.4.4. Típico	27
2.1.4.5. Oneroso	28
2.1.4.6. No Formal	29
2.1.4.7. Tracto Sucesivo	29
2.1.4.8. Comercial	30
2.1.5. Elementos Esenciales	31
2.1.5.1. Personales	32
2.1.5.2. Reales	39
2.1.5.3. Formales	39
2.1.6. Clasificación del Contrato	40

2.1.6.1. Transporte de Cosas	42
2.1.6.2. Transporte de Personas	43
2.1.7. Objeto del Contrato	44
2.1.8. Capacidad de las Partes	45
2.1.9. La Carta de Porte	47
2.1.10. Efectos del Contrato	50
2.1.10.1. En la Formación del Acto	50
2.1.10.2. En la Ejecución del Contrato	51
2.1.10.3. En el Lugar de Entrega de la Carga	52
2.2. EL SEGURO DE TRANSPORTE TERRESTRE	53
2.2.1. Generalidades	53
2.2.2. Definición	57
2.2.3. Delimitación del Seguro	59
2.2.4. Riesgos Cubiertos	59
2.2.5. Interés Asegurable	60
2.2.6. Clases de Seguro	61
2.2.6.1. Seguro de Automóviles	61
2.2.6.2. Seguro de Mercancías	63
2.2.6.3. Seguro de Pasajeros	64
2.2.6.4. Seguro de Responsabilidad Civil	64
2.2.6.5. Seguro Obligatorio de Automóviles	65
2.3. DEL SEGURO OBLIGATORIO DE VEHÍCULOS A MOTOR PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS. SUS INCIDENCIAS, IMPLICACIONES Y PERSPECTIVAS	67
2.3.1. Generalidades	67
2.3.2. Concepto de Transporte Terrestre Público	69
2.3.3. Antecedentes Históricos	70
2.3.4. Características Generales	72
2.3.5. Clasificación del Transporte Público	75
2.3.6. Elementos Esenciales	76
2.3.6.1. Formales	76
2.3.6.2. Personales	76
2.3.6.3. Reales	76
2.3.7. Ventajas y Desventajas del Transporte Terrestre Público	77
2.3.7.1. Ventajas	77
2.3.7.2. Desventajas	77
2.3.8. Efectos	78
2.3.9. Legislación Positiva	79
2.3.9.1. La Constitución Nacional	79
2.3.9.2. Ley 59 de 20 de julio de 1996	83
2.3.9.3. Proyecto de Ley de diciembre de 2004	84
2.3.9.4. Legislación Complementaria	91
2.3.9.5. Ley 14 de 26 de mayo de 1993	92

2.3.9.6. Decretos	94
2.3.9.7. Anteproyecto de Reglamento de Tránsito Vehicular	96
2.3.10. El Seguro Obligatorio de Transporte Público de Pasajeros en el Derecho Comparado	98
2.3.11. Proyectos de Reglamentación del Seguro Obligatorio de Automóviles	106
2.3.11.1. Antecedentes	106
2.3.11.2. Proyectos de Reglamentos	109
2.3.12. Problemática del Seguro Obligatorio de Transporte Terrestre Público en Panamá	112
2.3.12.1. Entidades Participantes	114
CAPÍTULO TERCERO: MARCO DE APLICACIÓN	129
3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN	130
3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA	130
3.2.1. Población	130
3.2.2. Muestra	131
3.3. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS	131
3.3.1. Técnicas	131
3.3.1.1. Entrevistas abiertas	131
3.3.1.2. Encuestas	132
3.3.2. Instrumentos	132
3.3.2.1. Cuestionarios	132
3.3.2.2. Grabaciones	133
3.3.2.3. Análisis Documental	133
3.4. PROCEDIMIENTOS	134
CAPÍTULO CUARTO: ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	135
4.1. INTERPRETACIÓN Y TABULACIÓN DE DATOS	136
4.1.1. Muestra de Transportistas	136
4.1.2. Muestra de los Usuarios	144
4.1.3. Muestra de Ejecutivos del Sector Asegurador (Aseguradores)	151
4.1.4. Ente Regulador: Superintendencia de Seguros y Reaseguros y la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre	161
4.2. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN RECABADA	166
4.2.1. Opiniones encontradas entre la muestra de transportistas	

y de usuarios en cuanto a si el número de rutas que existe en la urbe metropolitana satisface las necesidades de los usuarios.	167
4.2.2. Divergencias de opiniones entre la muestra de transportistas y usuarios en torno a si existe satisfacción con respecto a la tarifa pagada por el servicio del transporte público.	168
4.2.3. Oposición entre opiniones ofrecidas por transportistas y usuarios en torno a si las unidades de transporte públicos circulantes reúnen condiciones físicas apropiadas	168
4.2.4. Desconocimiento por parte de usuarios y transportistas de una norma jurídica que regule el seguro obligatorio para el transporte público de pasajeros	169
4.2.5. Opiniones del sector asegurador en relación a la vigencia de la Ley 14 de 1993 que regula el seguro obligatorio del transporte público terrestre	169
4.2.6. Consenso entre opiniones ofrecidas por transportistas y usuarios en cuanto a la conveniencia de reglamentar el seguro obligatorio para el transporte público de pasajeros	170
4.2.7. Alternativas presentadas por el sector asegurador para incorporar la Ley 14 de mayo de 1993 del seguro obligatorio en el transporte público de pasajeros	171
4.2.8. Factores que han impedido que dicho seguro se concrete	172
4.2.9. Primas de seguro que se ajustan a las necesidades reales y sociales del país	172
4.2.10. Posiciones presentadas por el sector asegurador, la Superintendencia de Seguros y Reaseguros y la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, en relación al papel que juegan cada una de estas entidades en la reglamentación del seguro obligatorio en el transporte público colectivo	173
4.2.11. Vías propuestas por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros para la reglamentación del seguro obligatorio del transporte terrestre público	175
4.2.12. Posición de la Superintendencia de Seguros y Reaseguros y la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre en torno a las alternativas existentes para equiparar cargas entre los sectores involucrados, de ser implementado el seguro obligatorio	175
CAPÍTULO QUINTO: PROPUESTA DE LA INVESTIGACIÓN	177
5.1. PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA	178
5.2. CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTALES	179

5.2.1. Transporte de Buses y Taxis	179
5.2.2. Servicio Público Prestado	181
5.2.3. Otros Aspectos	182
5.3. ELEMENTOS ESENCIALES	183
5.3.1. Objetivos que se pretenden lograr en la propuesta	184
5.4. FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA	185
5.4.1. Situacional	185
5.4.1.1. Accidentes de Tránsito	185
5.4.1.2. Lesiones y Muertes	187
5.4.1.3. Daños Materiales	188
5.4.2. Legal	189
5.4.2.1. Ley 59 de 1996	189
5.4.2.2. Decreto Ejecutivo 160 de 1993	189
5.4.2.3. Ley 14 de 1993	190
5.4.3. Teórica	191
5.4.3.1. Humanística	191
5.4.3.2. Bien Común	192
5.4.3.3. Buen Ciudadano	193
5.5. ACTIVIDADES DE EJECUCIÓN DE LA PROPUESTA	194
5.5.1. Etapas que componen la Propuesta	195
5.5.1.1. Operacionalidad	195
5.5.1.2. Sensibilidad social, Motivación y Desarrollo de la Propuesta	195
5.5.1.3. Ejecución y Puesta en Marcha de la Propuesta	196
CAPÍTULO SEXTO: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	197
6.1. CONCLUSIONES	198
6.2. RECOMENDACIONES	200
BIBLIOGRAFÍA	202
ANEXOS	208

ÍNDICE DE CUADROS Y GRÁFICAS

		Páginas
CUADROS:		
Nº 1	MUESTRA DE TRANSPORTISTAS ENCUESTADOS, SEGÚN EDAD Y SEXO	138
No. 2	AÑOS EN LA PROFESIÓN COMO TRANSPORTISTAS	138
No. 3	NÚMERO DE RUTAS QUE EXISTEN EN LA URBE METROPOLITANA	139
No. 4	CONSIDERACIONES DE LOS TRANSPORTISTAS EN TORNO A SI EL NÚMERO DE RUTAS QUE EXISTE EN LA URBE METROPOLITANA SATISFACE LAS NECESIDADES DE LOS USUARIOS	139
No. 5	CONSIDERACIONES DE LOS TRANSPORTISTAS ENCUESTADOS EN TORNO A LAS RUTAS ADICIONALES QUE DEBEN IMPLEMENTARSE	140
No. 6	MUESTRA DE USUARIOS ENCUESTADOS, SEGÚN EDAD Y SEXO	145
No. 7	POSICIONES DEL ENTE REGULADOR: SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS Y REASEGUROS Y LA AUTORIDAD DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE EN CUANTO A UN SISTEMA DE NORMAS Y REGLAMENTOS QUE ORIENTEN LA IMPOSTERGABLE APLICACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS	162
GRÁFICAS:		
No. 1	RESPUESTAS DE LOS TRANSPORTISTAS EN TORNO A SI TRABAJA ACTUALMENTE CON ALGUNA UNIDAD	137
No. 2	RESPUESTAS DE LOS TRANSPORTISTAS EN TORNO A SI TRABAJA CON UNIDAD PROPIA O COMO PALANCA	138

No. 3	RESPUESTA DE LOS TRANSPORTISTAS EN TORNO A SI SE SIENTEN SATISFECHOS CON LA TARIFA QUE PAGAN LOS USUARIOS	141
No. 4	RESPUESTA DE LOS TRANSPORTISTAS EN TORNO A SI CONSIENTEN QUE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO REÚNEN CONDICIONES FÍSICAS Y MECÁNICAS APROPIADAS	142
No. 5	RESPUESTA DE LOS TRANSPORTISTAS EN RELACIÓN A SI CONOCEN UNA NORMA JURÍDICA QUE REGULE EL SEGURO OBLIGATORIO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJERO	143
No. 6.	RESPUESTAS DE LOS TRANSPORTISTAS EN CUANTO A LA CONVENIENCIA DE REGLAMENTAR EL SEGURO OBLIGATORIO PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJERO	144
No. 7	RESPUESTAS DE LOS USUARIOS EN TORNO A SI UTILIZA EL TRANSPORTE PÚBLICO	145
No. 8	RESPUESTAS DE LOS USUARIOS EN CUANTO A SI EL NÚMERO DE RUTAS QUE EXISTE EN LA URBE METROPOLITANA SATISFACE SUS NECESIDADES	146
No. 9	RESPUESTAS DE LOS USUARIOS EN CUANTO A SI SE SIENTEN SATISFECHOS CON LA TARIFA QUE SE PAGA POR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA URBE METROPOLITANA	147
No. 10	RESPUESTA DE LOS USUARIOS EN TORNO A SI CONSIENTEN QUE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO REÚNEN CONDICIONES FÍSICAS Y MECÁNICAS APROPIADAS	148
No. 11	RESPUESTA DE LOS USUARIOS EN RELACIÓN A SI CONOCEN UNA NORMA JURÍDICA QUE REGULE EL SEGURO OBLIGATORIO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJERO	149
No. 12	RESPUESTAS DE LOS USUARIOS EN CUANTO A LA CONVENIENCIA DE REGLAMENTAR EL SEGURO	

	OBLIGATORIO PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS	150
No. 13	RESPUESTAS DE LOS EJECUTIVOS DE EMPRESAS ASEGURADORAS EN TORNO A SI TRABAJAN EN UNA COMPAÑÍA DE SEGUROS	151
No. 14	CONSIDERACIONES DE LOS EJECUTIVOS DE EMPRESAS ASEGURADORAS EN TORNO A SI LA LEY 14 DE 26 DE MAYO DE 1993 (ARTÍCULO 58) QUE REGULA LA MODALIDAD DEL SEGURO OBLIGATORIO DE VEHÍCULOS A MOTOR PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, DEBE REGLAMENTARSE EN LA ACTUALIDAD	152
No. 15	CONSIDERACIONES DE LOS EJECUTIVOS DE EMPRESAS ASEGURADORAS EN TORNO A SI LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS Y LOS DEMÁS ENTES PARTICIPANTES DEBEN ALLANAR EL CAMINO PARA QUE EL SEGURO OBLIGATORIO SEA UNA REALIDAD	153
No. 16	ALTERNATIVAS DE LOS EJECUTIVOS DE EMPRESAS ASEGURADORAS EN TORNO A SI LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS Y LOS DEMÁS ENTES PARTICIPANTES DEBEN ALLANAR EL CAMINO PARA QUE EL SEGURO OBLIGATORIO SEA UNA REALIDAD	154
No. 17	POSICIÓN DE LOS EJECUTIVOS DE EMPRESAS ASEGURADORAS EN CUANTO A LAS PRIMAS DEL SEGURO OBLIGATORIO QUE DEBEN AJUSTARSE A LAS NECESIDADES REALES Y SOCIALES DEL PAÍS	156
No. 18	POSICIÓN DE LOS EJECUTIVOS DE EMPRESAS ASEGURADORAS EN CUANTO A LOS RIESGOS QUE DEBEN INCORPORARSE AL MOMENTO DE LA CONTRATACIÓN ENTRE LAS PARTES, EN EL SEGURO OBLIGATORIO	157
No. 19	POSICIÓN DE LOS EJECUTIVOS DE EMPRESAS ASEGURADORAS EN RELACIÓN AL ENTE REGULADOR QUE PUEDE ASEGURAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MANERA EFICIENTE	160

DEDICATORIA

A la memoria de

ANGELA MARÍA MORENO DE JUSTINIANI

A mi madre, Luisa Elvira, el ser que me dio existencia.

A mis hijas, Ivis e Itzis Isabel, quienes con sus sentimientos de cariño y ternura, me inspiraron en la culminación de este trabajo. Estoy orgulloso de ustedes. Las quiero por siempre.

Mariano

AGRADECIMIENTO

A Dios, creador de todas las cosas.

A la Profesora María Isabel Spiegel de Miró, cuya muestra de estímulo y atinada dirección, contribuyó al éxito de este objetivo.

A la Licenciada Marisol Rodríguez, por su valiosa colaboración, la cual redundó en la terminación de esta investigación.

Al Licenciado y Colega, Anselmo Vidal Castillo Rudas, por su sincera amistad y hermandad, sus sabidos consejos y decidido apoyo incondicional.

A todas aquellas personas que, en una u otra forma, me alentaron en esta labor.

¡Mi eterna gratitud!

Mariano

INTRODUCCIÓN

El sector transporte constituye uno de los aspectos más relevantes en todas las sociedades y, particularmente, en la nuestra, en donde se ha elevado a la categoría de terna fundamental y crucial de la agenda de Estado.

A diario vemos y constatamos las diversas relaciones entre los diferentes grupos y sectores y sus múltiples consecuencias.

De esto, por ejemplo, los accidentes automovilísticos, las tarifas del transporte, el precio del petróleo, los costos de las piezas, entre otros rubros que implica estar en derredor de alguna situación de esta naturaleza, hace obligante la elaboración de normas y procedimientos para su eficacia, control desarrollo y prestación efectiva.

Es relevante, por ello, que las autoridades nacionales traten de regular esta temática que implica una serie de aspectos diversos.

Uno de los elementos derivados del tema sub-judice lo es el referente al seguro, específicamente, el Seguro Obligatorio en el Transporte Público de Pasajeros.

El trabajo en conjunto contempla la participación de todos los agentes que de una u otra forma están involucrados en la reglamentación del seguro

obligatorio en el transporte público de pasajeros, lo cual indica que se trata de un tema de gran trascendencia para el desarrollo social y económico de nuestro país.

Se considera que dicha reglamentación requiere de un consenso entre las partes interesadas (transportistas, usuarios, compañías aseguradoras, Ente Regulador (Superintendencia de Seguros y Reaseguros) y la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre), para ofrecer un seguro obligatorio eficiente y de calidad.

Se puede observar que, tanto los gobiernos como la comunidad en general, están anuentes de esta necesidad, puesto que la Ley 14 de 1993 y el Decreto 160 de 1993, contemplan la vigencia de una regulación del seguro obligatorio.

A través de este estudio se buscó motivar a todos los sectores anteriormente mencionados, para que se integraran en una experiencia de trabajo productiva y beneficiosa para la sociedad panameña en general. Por lo que, el mismo se estructuró en seis capítulos, a saber:

En el capítulo primero se presentan los aspectos generales de la investigación.

El capítulo segundo desarrolla el marco teórico, en el cual se hace una exposición de los puntos teóricos referentes al contrato de transporte y al seguro de transporte terrestre.

En el capítulo tercero se detallan los aspectos metodológicos que comprenden los principales elementos empleados para recoger y analizar los datos relacionados con el problema en estudio.

En el cuarto capítulo se muestra la tabulación de los datos recopilados, así como el análisis de los resultados, presentándose a través de cuadros y gráficas.

El capítulo quinto contiene la presentación de la Propuesta de la Investigación.

Por último, el capítulo sexto contempla las conclusiones a las que se llegó una vez culminado este estudio, y las recomendaciones que se les da a las partes involucradas en el cumplimiento del seguro obligatorio.

Dejamos, pues, a la consideración de los estudiosos del Derecho de Seguros, esta humilde Investigación, convencidos de haber alcanzado los objetivos propuestos.

CAPITULO PRIMERO:
ASPECTOS GENERALES

1.1. A GUISA DE INTRODUCCIÓN

Para lograr su desarrollo, el Estado requiere de la inversión de capitales, tanto públicos como privados, en diversas áreas. Una de estas últimas, lo constituye la actividad dedicada al transporte.

Existen múltiples modalidades en lo que al transporte se refiere.

Estas requieren de estructuras y fisonomías que le son propias a cada localidad o región y, conforme a las realidades sociales, se determinará la preeminencia de unas sobre otras.

Por otra parte, no podemos dejar de abordar lo referente al aporte de los riesgos que gravitan sobre esta materia.

Como se comprenderá, este negocio es susceptible de confrontar variados siniestros o riesgos.

Aquéllos pueden tener incidencias sobre las cosas o bienes propios o de terceros, y sobre las personas.

Esta amalgama de aristas es la que, en último término, nos permitirá abordar su compleja y dinámica estructura económica, social y político-administrativa. Este capítulo comprende los aspectos básicos introductorios del estudio, los cuales se presentan a continuación:

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El transporte, en sus diversas facetas, puede ocasionar o generar imprevistos no deseados.

Para hacerle frente a la asunción de riesgos derivados de esta actividad, los Estados han incorporado en sus diversas legislaciones, mecanismos legales a efecto de responder cuando se genere un accidente.

Es así, como se tiende a legalizar el seguro obligatorio de automóviles y, particularmente, en lo que se refiere a nuestra gestión, el seguro obligatorio de transporte público de pasajeros.

Actualmente, existen criterios contrapuestos dependiendo de la entidad o personas naturales y jurídicas comprometidas con este negocio o rubro comercial.

Y es que, en derredor del transporte terrestre público, en nuestra nación gravitan o giran intereses diversos, antagónicos, en algunos casos, casi imposibles de conciliar.

Lo anterior, está dado o fundamentado en las políticas y concepciones que sobre esta materia tienen los diversos actores en esta controversia.

Lo cierto es que el gobierno tiene una obligación de asegurar, implementar, desarrollar, estructurar y orientar todas las actividades económicas a lo interno de la organización.

La sociedad, por otra parte, requiere de una buena y eficiente prestación del servicio público de transporte, dentro de un marco de seguridad, eficiencia y dinamismo colectivo; en donde las tareas o prestaciones estén especificadas y que cada parte que en ella intervenga conozca sus derechos y deberes.

En relación a lo anteriormente dicho, se tiene que desde 1941 se han definido algunos contornos sobre esta materia, pues, desde esta época ya existe una tendencia a imponer la obligatoriedad del seguro de transporte público.

Actualmente, mediante Ley 14 de 26 de mayo de 1993, se estableció en Panamá la modalidad del seguro obligatorio de vehículos a motor en el transporte público de pasajeros.

Esta iniciativa tiene por finalidad, garantizar o establecer las medidas legales para que los daños y perjuicios ocasionados o derivados del contrato de transporte que acabamos de mencionar, puedan ser cubiertos.

No obstante, hasta el presente, los actores de este teatro no han levantado aun el respectivo telón para remediar esta anómala situación que se cierne sobre la nación panameña.

Factores contrapuestos han impedido la total armonía y la elaboración de un instrumento capaz de conciliar los intereses en conflicto. Sin embargo, existen alternativas de los gremios en este diferendo, con miras a darle una solución a la sociedad. Es este, pues, uno de los problemas más cruciales y asfixiantes del pueblo panameño.

No hay que perder de vista que el gremio de los transportistas constituye un grupo fuerte de presión social, capaz de orientar, en alguna medida, los destinos de la nación.

De lo expuesto, surge una gran interrogante: ¿Existe la necesidad de establecer un sistema de normas que regule, de manera eficiente, la prestación del servicio del transporte público, así como la ejecución de un aseguramiento obligatorio?.

Ante este planteamiento, surgen otros, a saber:

- ¿Qué rutas en la urbe metropolitana pueden asegurar la calidad del servicio?
- ¿Qué sistema tarifario se ajusta a las necesidades del servicio?
- ¿Qué ente regulador puede asegurar la prestación del servicio de transporte público de manera eficiente?
- ¿Cuáles son los elementos que deben incorporarse en un instrumento jurídico que regule el Seguro Obligatorio del Transporte Público?
- ¿Cuáles son las primas del Seguro Obligatorio que se ajustan a las necesidades reales y sociales?

- ¿Cuáles son los riesgos que deben incorporarse al momento de la contratación entre las partes, en el Seguro Obligatorio?

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. Objetivo General

- ❖ Determinar la importancia de un sistema de normas y reglamentos que orienten la impostergable función de la prestación del seguro colectivo en el servicio de transporte público de pasajeros.

1.3.2. Objetivos Específicos

- ❖ Señalar rutas específicas que aseguren la calidad del servicio del transporte público.
- ❖ Indicar las primas de seguro que se requieren, de acuerdo con las necesidades del servicio del transporte público.

- ❖ Explicar la importancia de conformar un ente único, político y administrativo que dicte las directrices a seguir en esta materia.
- ❖ Destacar la conveniencia de reglamentar el seguro obligatorio para el transporte público de pasajeros.
- ❖ Determinar las alternativas que pueden emplearse para la incorporación del seguro obligatorio en el transporte público de pasajeros.

1.4. DELIMITACIÓN DEL ESTUDIO

Esta investigación se efectuará en la urbe metropolitana del Distrito Capital, debido a las implicaciones del transporte colectivo en esta región del país. Por lo tanto, habremos de plantear y desarrollar la misma, en atención a que es en esta área geográfica donde se incrementan los accidentes de tránsito.

1.5. LIMITACIONES

Por ello, es lógico pensar que entre las limitaciones que se pueden trazar y que, por otra parte, constituyen serios obstáculos en su definición, tenemos:

- La indefensión, tanto política como administrativa, por parte del Estado, al abordar esta temática.

- La convergencia de intereses disímiles y contrapuestos, por parte de entidades y gremios o sindicatos de transporte.
- La inexistencia de primas o tarifas únicas de seguro para los transportistas.
- El surgimiento de posturas sindicales que dificultan un tratamiento adecuado al problema.
- El mantenimiento del status quo de esta problemática, mientras que el mismo sigue acrecentándose.

1.6. JUSTIFICACIÓN

La justificación del estudio viene cimentado en que es urgente, actualmente, definir, reglamentar, orientar, estructurar y sistematizar lo referente al aseguramiento obligatorio del transporte público de pasajeros en Panamá, habida cuenta que, en la eventualidad de daños y siniestros, tanto a personas como a los bienes de terceros, no se cuenta con un instrumento jurídico que garantice un resarcimiento justo y adecuado de aquéllos.

Por otro lado, se tiene que la importancia radica, además, en que el transporte público es una exigencia social.

Estudios han determinado que más del 50% de la población panameña se desplaza a través de los medios de transporte público, lo que hace determinante una buena y razonable sistematización de esta materia.

No se puede soslayar que este medio de comunicación es de sumo imperante, para la realización y desarrollo de una parte de la actividad empresarial, tanto del Estado como de la empresa privada.

1.7. APOORTE

A través de este estudio, se obtendrán algunos beneficios o aportes, tales como:

- Establecer el marco de referencia por medio del cual se puedan sentar las bases para llegar a un acuerdo consensuado.
- Obtener un sistema científico y real sobre el cuántum de la prima del seguro obligatorio de transporte público de pasajeros.
- Delimitar el radio de acción de los agentes intervinientes en el contrato a que accede este estudio.

CAPÍTULO SEGUNDO:
MARCO TEÓRICO

2.1. EL CONTRATO DE TRANSPORTE

2.1.1. Generalidades

Desde épocas remotas, el hombre se ha visto en la necesidad de lograr diversos cometidos, tanto personales como sociales, para impulsar su propio desarrollo. Para ello, ha tenido que desplazarse de un lugar a otro e, igualmente, de salvar enormes distancias.

No obstante, han existido barreras y valladares que, de una u otra forma, le han impedido cumplir todos sus propósitos, pero ha invertido enormes e ingentes esfuerzos para allanar los obstáculos que se le han presentado.

En el día de hoy contamos con diversos medios y modos de transporte que contribuyen, en grado sumo, a elevar el nivel de vida de todos los asociados.

Así también, los conocimientos científicos, tecnológicos y de punta, han hecho posible que la sociedad hoy día goce de nuevos y mejores cánones de vida.

Una mirada retrospectiva hacia el pasado, nos lleva a pensar y a reconocer que han habido grandes cambios en lo que al transporte se refiere. Sólo basta con enumerar que en aquellas épocas eran pocos los medios y modos de transporte, si los comparamos con los presentes.

Es indudable, entonces, que el avance de aquéllos está en íntima conexión con el acontecer científico y tecnológico.

La razón y el discernimiento que Dios le ha dispensado al hombre ha posibilitado dicho avance.

Aunque no siempre ello ha sido, ya que existen pasajes de la vida en los que el entendimiento humano ha dado muestras de un inusitado interés personal o colectivo, de carácter egoísta, que ha puesto seriamente en peligro el género humano.

El hombre requiere de la dotación de variados modos de desplazamientos para satisfacer sus necesidades básicas y humanas. El transporte surge, entonces, como el mecanismo, de sumo, indispensable y de uso necesario en el diario vivir.

Cualquier modo de transportación, implica una serie de ligamentos y realidades concretas.

Igualmente, es necesario advertir el potencial riesgo que cualquiera de dichos medios de transporte genera.

Debido a esta relación tangible es que el Estado ha intervenido no sólo para su existencia socio-jurídica, sino también para su regulación legal, con sus consabidos derechos y obligaciones para todas las partes que en cada uno de ellos, en particular, intervienen.

Es preciso, entonces, avocarnos, aunque sólo sea en forma general, a realizar una breve disgresión teórica-dogmática sobre el transporte.

2.1.2. Concepto

Los diversos textos jurídicos o legales guardan reservas, por lo general, en lo referente a definir las instituciones que regulan este contrato.

Por ello, es que compartimos la opinión del ex profesor de la Universidad de Panamá, Doctor Renato Ozores (q.e.p.d.), al expresar, “que dada la

inexistencia de una definición legal del Contrato de Transporte, es necesario establecer sus rasgos esenciales, derivados de las diversas disposiciones que lo regulan para elaborar su concepto.”¹

Para Fernando Sánchez Calero, el Contrato de Transporte “es aquel por el cual el porteador se obliga, mediante un precio, a trasladar de un lugar a otro a personas o cosas”.²

Por su parte, Manuel Broseta Pont, plantea que podemos definir el transporte mercantil diciendo que “es un contrato por el que un empresario (porteador) se obliga, mediante precio, a trasladar de un lugar a otro a una persona o cosa determinada o a ambas, por el medio o los medios de locomoción pactados”.³

Existen Estados en cuyas legislaciones se constata dicha definición.

Así, por ejemplo, en la legislación italiana encontramos que el Código Civil, define de forma unitaria el Contrato de Transporte como aquél con el cual el

¹ **OZORES**, Renato. **Derecho Mercantil**, Ediciones Económicas, Universidad de Panamá, 1965, pág. 82.

² **SÁNCHEZ CALERO**, Fernando, **Instituciones de Derecho Mercantil**. Décima Segunda Edición, Editorial Edersa, Madrid, España, 1993.

³ **BROSETA PONT**, Manuel. **Manual de Derecho Mercantil**, Editorial Tecnos, Madrid, España, 1977, pág. 402.

transportista (vettore) se obliga, a cambio de un precio, a trasladar personas o cosas de un lugar a otro.

En su obra, Contratos Mercantiles, Oscar Vásquez Del Mercado lo define como “aquel en virtud del cual un sujeto, persona física o colectiva, se obliga mediante un precio a transportar de un punto a otro, ya sean cosas o personas, utilizando el medio de tracción adecuado”.⁴

En el Derecho Positivo patrio, tenemos que el Código Civil, al referirse a los contratos, expresa en el artículo 1105, lo siguiente:

Artículo 1105: Contrato o convenio es un acto por el cual una parte se obliga para con otra a dar, hacer o no hacer alguna cosa. Cada parte puede ser de una o muchas personas.

Conviene precisar, que de la lectura del artículo precedente, tenemos que el Contrato de Transporte forma parte de los contratos privados por medio del cual se reglamenta o regula, entre las partes, una determinada relación o situación jurídica.

⁴ **VÁSQUEZ DEL MERCADO**, Oscar. **Contratos Mercantiles**, Editorial Porrúa, S.A., Cuarta Edición, México, 1992, pág. 229.

Por su parte, el Código de Comercio, en su Título X, trata del Transporte Terrestre, al cual le dedica tres (3) capítulos: El primero, referente a las disposiciones generales; el segundo capítulo se refiere al transporte ajustado con empresas públicas; y, el tercero, dedicado a los agentes de transporte.

Una lectura pormenorizada de las normas contenidas en el citado Título X, nos permite enunciar la inexistencia de un precepto contentivo de una definición taxativa del instituto sub-júdice y, es por ello, que recalcamos el criterio del maestro Renato Ozores (q.e.p.d.), al decir que para obtener su definición habría que extraer sus rasgos y características, que el propio código señala.

El encuadre conceptual que antes hemos expuesto y que nos han legado los ilustres tratadistas citados, si es confrontado con las normas vigentes del Código de Comercio, se constatará su adecuación y perfecta similitud.

El artículo 663 del texto legal citado, dice lo siguiente:

Artículo 663: El porteador podrá efectuar el transporte por sí mismo, por medio de sus empleados o por persona o compañía diferente. En caso de que el transporte se efectúe por personas diversas del porteador, el cargador

conservará para con éste la condición originaria y asumirá para con la persona o compañía con quien ajustó después el transporte, la de cargador.

Por su parte, el artículo 664 de la misma excerta legal, textualmente es del tenor siguiente:

**Artículo 664: El transporte es rescindible a voluntad del cargador antes o después de comenzado el viaje.
En el primer caso, el cargador pagará al porteador la mitad y el segundo la Totalidad del porte estipulado.**

En torno a las estipulaciones o cargas correlativas de los contratantes, el artículo 668 del Código de Comercio establece que:

Artículo 668: Tanto el cargador como el porteador podrán exigirse mutuamente una carta de porte firmada por ambos en que se expresará, además de lo que prescriben los reglamentos especiales, lo siguiente:

- 1. Los nombres, apellidos y domicilios del cargador y porteador;**
- 2. El nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o a cuya orden vayan dirigidos los efectos o si han de entregarse al portador de la misma carta;**
- 3. Lugar y plazo para la entrega;**
- 4. Designación de los efectos con expresión de su calidad genérica, de su peso, medida o número y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan;**

5. ***El precio del transporte con declaración de si se halla o no satisfecho; así como cualquier clase de anticipos a que se hubiese obligado el porteador;***
6. ***La fecha en que se hace la expedición;***
7. ***Cualquier otro pacto que acordaren los contratantes; y,***
8. ***Las firmas de los mismos”.***

A nuestro juicio, una de las definiciones más completas del Contrato de Transporte es la referida por Amado Soler Aleu, para quien el instituto in examine, es:

...aquél por el cual una empresa porteadora se obliga, mediante el pago o promesa de pago de un porte o flete, a recibir de una persona denominada cargador, los efectos que ésta le entregare, y a transportarlas a un lugar determinado, y a entregarlos a su vez a otra persona llamada destinatario o al mismo cargador, asumiendo profesionalmente los riesgos provenientes de esos actos.⁵

El anterior concepto, comprende, según nuestro modo de ver, los elementos reales y personales del objeto del Contrato de Transporte, como lo referente

⁵ **SOLER ALEU**, Amadeo. **El Transporte Terrestre**, Editorial Astrea, La valle 1208, Buenos Aires, Argentina, pág. 3.

a la asunción de las obligaciones y responsabilidades de los sujetos contratantes.

De lo anotado, y sin el ánimo de querer por un prurito doctrinal, el encasillar todos y cada uno de los elementos que configuran una definición del Contrato de Transporte, bajo el sistema de “númerus clausus”, es decir, extremista, podemos apuntar que, de acuerdo a las premisas con que nos orienta el Código de Comercio, así como de los tratadistas citados anteriormente, el Contrato de Transporte puede ser definido como aquel contrato por medio del cual una persona natural o jurídica llamada porteador, se obliga a transportar mercaderías o cosas y personas en el sitio y plazo convenidos por un precio pactado, cuyas obligaciones y derechos se encuentran contenidas en un documento llamado carta de porte.

2.1.3. La Naturaleza Mercantil

Para llegar a la conclusión de que el Contrato de transporte tiene una naturaleza de carácter mercantil, debemos tomar en consideración algunos aspectos.

Por ello, Oscar Vásquez Del Mercado, expresa que:

...lo que en realidad da el carácter de mercantil al Contrato de Transporte es la presencia de una

empresa. Lo que efectivamente hace aparecer el carácter mercantil del transporte, es la presencia de un sujeto económico típico, el empresario, y la realización de actos en masa.⁶

A igual criterio o razonamiento arriba Joaquín Garrigues, ya que expresa que, “por eso es preferible como criterio el que considera mercantiles los transportes asumidos por una empresa mercantil en el ejercicio de su industria, sea esta industria la de transportes, sea otra a la cual esté ligado el transporte como operación accesoria”.⁷

En nuestro Derecho Positivo, es indiscutible que el Contrato de Transporte, ya sea de cosas o de personas, tiene una naturaleza comercial.

El Código de Comercio señala diversas normas cuyo contenido apunta al tráfico mercantil, resaltando el acto de comercio en sí mismo y no al sujeto o persona que lo ejecuta. En su artículo primero consagra lo siguiente:

Artículo 1: La ley comercial rige los actos de comercio sean o no comerciantes las personas que en ellos intervengan; y las acciones que de ellos resulten o cualesquiera actos relacionados con los mismos se regularán conforme a lo dispuesto en el Código Judicial.

⁶ VÁSQUEZ DEL MERCADO, Oscar. *Ob. Cit.*, pág. 230.

⁷ GARRIGUES, Joaquín. *Curso de Derecho Mercantil*, Editorial Temis, Tomo IV, Bogotá, Colombia, 1987, pág. 207.

Para delimitar cuando un acto es de naturaleza mercantil, el artículo segundo del Código de Comercio utiliza varios presupuestos, a saber:

Artículo 2: Serán considerados actos de comercio todos los que se refieren al tráfico mercantil, reputándose desde luego como tales, los contratos y títulos siguientes:

1...

10. El transporte por vías terrestres o fluviales cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio, o cuando siendo cualquiera su objeto, el porteador se dedique habitualmente a verificar transportes;

11. El fletamento o transporte por mar de cosas y de personas;

12 ...

Nuestra doctrina jurisprudencial, cimentada en los fallos de la Corte Suprema de Justicia, ha establecido que “el carácter de acto de comercio no depende de la voluntad de las partes, sino de las reglas que para tal fin da el Código de Comercio, y la naturaleza del mismo se ha de determinar por sus elementos intrínsecos y no por la sola denominación o calificación dada por cualquiera de las partes que lo celebren” (Sentencia de cuatro (4) de octubre de mil novecientos sesenta y seis (1966), Jurisprudencia de Dulio Arroyo Camacho, pág. 361).

El mismo texto legal citado, contiene algunas normas que establecen cuándo no estamos en presencia de un acto de comercio.

Por otro lado, si bien lo que exclusivamente predomina es el criterio del acto de comercio, para determinar su naturaleza comercial existen supuestos en el que el propio Código atiende a otros factores que no necesariamente es aquél.

2.1.4. Caracteres del Contrato

Los contratos, en general, y los de transporte, en particular, gozan de algunas características que le son comunes, como otros que le dan tónica particular.

El Contrato de Transporte tiene los siguientes caracteres: Consensual; Bilateral; Nominado; Típico; Oneroso; No formal; De tracto sucesivo; y, Comercial.

Estas características le dan una fisonomía propia y singular que lo distinguen y diferencian de otros contratos. Veamos las características citadas.

2.1.4.1. Consensual:

En este sentido, la consensualidad viene descrita en el hecho de que sólo requiere la exteriorización de la voluntad de las partes, sin exigirse alguna formalidad legal para su existencia.

El artículo 195 del Código de Comercio es claro en este aspecto. Dicha norma expresa que:

Artículo 195: Los contratos de comercio no están sujetos para su validez a formas especiales. Cualquiera que sea la forma y el idioma en que se celebren, las partes quedarán obligadas de la manera y en los términos que aparezca que quisieron obligarse. Exceptúanse de esta disposición los contratos que, con arreglo a este código o a leyes especiales, deban reducirse a escritura pública o requieran formas o solemnidades necesarias para su eficacia.

Si bien sólo se requiere el consentimiento de las partes para darle existencia al Contrato de Transporte, éste puede asumir una forma escrita a criterio de los contratantes.

El artículo 668 del Código de Comercio, al referirse a la carta de porte, nos

dice lo siguiente:

Artículo 668: Tanto el cargador como el porteador podrán exigirse mutuamente una carta de porte firmada por ambos en que se expresará, además de lo que prescriben los reglamentos especiales, lo siguiente:

- 1. Los nombres, apellidos y domicilios del cargador y porteador;**
- 2. El nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o a cuya orden vayan dirigidos los efectos o si han de entregarse al portador de la misma carta;**
- 3. Lugar y plazo para la entrega;**
- 4. Designación de los efectos con expresión de su calidad genérica, de su peso, medida o número y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan;**
- 5. El precio del transporte con declaración de si se halla o no satisfecho, así como cualquier clase de anticipos a que se hubiese obligado el porteador;**
- 6. La fecha en que se hace la expedición;**
- 7. Cualquier otro pacto que acordaren los contratantes; y**
- 8. Las firmas de los mismos.**

Como podrá observarse, las partes contratantes pueden convenir que el Contrato de Transporte sea por escrito.

2.1.4.2. Bilateral:

El Contrato de Transporte genera derechos y obligaciones para ambas partes; es decir, tanto para el porteador como para el cargador.

El artículo 673 del Código de Comercio, en lo atinente a las cargas u obligaciones de los contratantes, sostiene:

Artículo 673: El cargador entregará las mercaderías o efectos al porteador o a sus agentes autorizados, en el sitio y plazo convenidos, entregará también las facturas y demás documentos necesarios para llenar las formalidades aduaneras y para el pago de cualesquiera contribuciones o derechos fiscales que hayan de preceder a la entrega.

Asimismo, el artículo 674 del texto antes citado, referente a las obligaciones del cargador, establece que:

Artículo 674: El cargador responderá al porteador en tanto que éste no resulte culpable de todas las consecuencias a que de lugar la inexactitud o irregularidad de los papeles a que se refiere el artículo anterior.

Una particularidad de este contrato es que, a pesar de ser bilateral por antonomasia, puede surtir efectos hacia el consignatario aunque este último no haya tomado parte en él.

Lo anterior es perceptible en el artículo 694 del Código de Comercio, que ofrece las alternativas en la eventualidad de que hayan controversias entre el consignatario y el porteador sobre los efectos transportados.

Otro tanto podemos colegir de lo preceptuado en otra norma de dicho Código, como, por ejemplo, el artículo 701, donde establece la obligación del porteador que entrega las mercaderías, en los puestos de servicios combinados con otros porteadores, en ocasión de alguna reclamación que le hiciera el cargador o consignatario.

2.1.4.3. Nominado:

Es un contrato nominado, ya que las particularidades que lo constituyen vienen expresamente descritas en la ley.

Es decir, que es un acto de comercio individualizado, sin que hayan elementos que permitan confundirlo con otros.

2.1.4.4. Típico:

Los Contratos Típicos son aquellos cuya individualidad y efectos son señalados plenamente en la ley. A esta característica no escapa nuestro contrato in comento.

El Contrato de Transporte se encuentra esquematizado por la ley, es decir, determina los sujetos del acto, sus derechos y obligaciones que dimanen del acto, estos son los efectos y consecuencias del mismo.

En definitiva, la ley regula en forma específica y sistemática a este contrato.

2.1.4.5. Oneroso:

Este contrato es oneroso, habida cuenta que las partes contratantes se obligan a prestaciones recíprocas que, evidentemente, tienen un contenido o valor económico.

Y es que, el tráfico mercantil se sustenta en un interés muy definido cuyo vértice es la retribución o pago que espera.

Diversas disposiciones del Código de Comercio aluden al elemento de la onerosidad en este contrato.

El artículo 220, siendo un precepto general o común a todos los actos o contratos, reseña que:

Artículo 220: Los actos o contratos mercantiles en ningún caso se presumen gratuitos, pero será válido el reconocimiento de una deuda aún cuando no se exprese la causa de la obligación.

Por su parte, el artículo 702 del texto jurídico in comento, reseña lo siguiente:

Artículo 702: Mediante el recibo de la mercadería y de la carta de porte, quedará obligado el consignatario a pagar el porte estipulado y los gastos sin que pueda diferir este pago después de transcurridas las veinticuatro horas siguientes a la entrega.

En caso de retardo, podrá el porteador exigir la venta judicial de los géneros que condujo, en cantidad suficiente para cubrir el precio del transporte y los gastos que hubiere suplido.

Asimismo, otras normas, por ejemplo, los artículos 703 y 704, se refieren al pago o cantidad cónsona con el carácter oneroso de este contrato, ya que aluden a la “cantidad “ o precio del transporte, respectivamente.

2.1.4.6. No Formal:

Al aludir al elemento consensual de dicho contrato, expusimos anticipadamente este carácter, ya que en su formación, la ley no tiene prevista formalidad alguna para su existencia legal, por ello, sólo se requiere la voluntad de los contratantes.

2.1.4.7. Tracto Sucesivo:

Este elemento alude al hecho de que el Contrato de Transporte no se agota en la sola concertación del mismo, sino que su vigencia o existencia concreta dura en tanto subsista el transporte de las mercaderías o cosas o personas. Esta cualidad emerge de las diversas disposiciones legales, ya que el Código de Comercio se encarga de regular las recíprocas prestaciones de las que emanan derechos y obligaciones, es decir, responsabilidades tanto para el cargador, para el porteador, como para el consignatario.

2.1.4.8. Comercial:

Su esencia mercantil deviene de que es un contrato cuyos servicios los presta generalmente una empresa, agente económico que se regula o rige por las normas comerciales, de ahí que se reputa comercial.

En este aparte, es menester decir que esta cualidad la encontramos en el artículo cuatro (4), que es del tenor siguiente:

Artículo 4: Si el acto es comercial para una de las partes, todos los contrayentes quedan sujetos a la ley mercantil en cuanto a las consecuencias y efectos del acto mismo.

Debemos rememorar lo expuesto al tratar el artículo dos (2) del Código de Comercio, el que determina qué actos de comercio se reputan mercantiles, ya que en sus ordinales diez (10) y once (11), respectivamente, se refieren al transporte por vías terrestres o fluviales y al fletamento o transporte por mar, de cosas y de personas.

2.1.5. Elementos esenciales

El Contrato de Transporte goza de los elementos esenciales y comunes a todos los contratos, cualquiera fuere su naturaleza, civil o mercantil, es decir, de aquéllos que son de exigencia necesaria para su formal existencia, y sin los cuales no adviene al mundo jurídico, y que son: los sujetos, su capacidad, el consentimiento, la causa, el objeto y la forma.

Si bien es cierto lo expresado, también hemos de manifestar que en el transporte confluyen otros elementos que le confieren una particularidad y autonomía propia.

De lo anterior se desprende que éste sea, dada su esencia mercantil, uno de los más importantes en nuestra vida moderna y compleja, puesto que a diario, por una u otra causa, debemos utilizar, ya sea un carro, bus, tren, barco, etc., para transportarnos, remitir o recibir mercaderías, encomiendas, y géneros de todo tipo.

En el Contrato de Transporte, y atendiendo a la finalidad que subyace en este estudio, se hace preciso el abordaje de los siguientes elementos: los personales, formales y reales.

2.1.5.1. Elementos Personales:

Son varias las personas o sujetos que intervienen en la formación y ejecución del Contrato de Transporte.

Generalmente, en la práctica constatamos la participación e intervención de tres (3) personas. Estas últimas son: el cargador, el porteador y el destinatario o consignatario.

Asimismo, tenemos que, dada la agilización del mercadeo de productos, géneros, muebles e inmuebles, el uso que a diario hace exigible la transportación, ha dado margen al surgimiento de terceras personas en el Contrato de Transporte: los agentes comisionistas de transportes.

El comisionista de transporte es definido como:

...aquel que mediante una remuneración previamente convenida recibe los efectos del cargador, los entrega al porteador y realizado el transporte, los recibe del porteador para entregarlos al destinatario, asumiendo frente al comitente o cargador los riesgos inherentes a los actos que deba realizar.⁸

El Código de Comercio, alude al elemento personal en diversas normas de su articulado.

⁸ SOLER ALEU, Amadeo, **Ob. Cit.**, pág. 9.

Así, por ejemplo, en el artículo 663 se habla del porteador; en el artículo 664 dice que el transporte es rescindible por el cargador; en el 671 habla del consignatario; y, en el 673 se hace alusión a los agentes autorizados.

En torno al papel o posición de estas personas en el transporte, el artículo 695 del texto antes citado, y referente a la asunción de sus obligaciones, destaca algunas contraprestaciones, por ello, es pertinente transcribir su contenido, dado que refuerza la tesis de que es indiferente el título que posea cada uno en el citado contrato. El texto de la norma citada es del tenor siguiente:

Artículo 695: El porteador no tendrá acción para investigar el título que a los efectos tenga el cargador o el consignatario, limitándose a entregar a éste los que hubiere recibido sin demora ni entorpecimiento alguno por el sólo hecho de estar designado en la carta de porte como tal consignatario; y, de no hacerlo así, será responsable de los perjuicios que por ello se ocasionen.

2.1.5.1.1. El Cargador:

Es la persona que solicita los servicios de otra para que le acarrén o transporten mercancías o mercaderías. Se le llama también remitente.

El cargador o remitente es aquél que celebra el Contrato de Transporte con el porteador, frente al cual se obliga de conformidad con las reglas del contrato.

Joaquín Garrigues lo define como:

...la persona que en su propio nombre solicita el transporte y frente a la cual el porteador asume la obligación de efectuarlo. Es el acreedor del transporte en su fase constitutiva.

Lo esencial es que actúe en su propio nombre, pues en otro caso, remitente sería la persona representada.⁹

El artículo 673 del Código de Comercio establece, en este supuesto que analizamos, que:

Artículo 673: El cargador entregará las mercaderías o efectos al porteador o a sus agentes autorizados...

Como podrá observarse, nuestro Código de Comercio, en modo alguno, contiene disposiciones expresas o específicas en lo que respecta a contener

⁹ GARRIGUES, Joaquín, **Ob. Cit.**, pág 211.

conceptos o definiciones, sino que manifiesta su esencia y posición, dentro del contexto jurídico que le es propio a determinado instituto.

2.1.5.1.2. El Porteador:

Es la persona que ante el cargador asume la obligación de transportar la mercancía y mercaderías, cosas o personas.

Dicha obligación emana del contrato de servicio de transporte, mediante la remuneración del precio convenido, prima o porte.

Sánchez Calero tipifica al porteador como “aquél cuya obligación es la de realizar el transporte. Esta nota distingue al porteador del comisionista de transporte el cual según vimos, se compromete frente a su comitente únicamente a concertar un contrato de transporte”.¹⁰

Nuestra ley mercantil, indistintamente, en sus disposiciones o normatividad jurídica, alude a este elemento personal en el contrato que estamos analizando.

¹⁰ SÁNCHEZ CALERO. *Ob. Cit.*, pág. 503.

Igualmente, prevé que el porteador puede ser uno o varios. Por otra parte, puede ser una persona natural o jurídica.

En el caso de que hayan dos o más porteadores, al transporte se le denominará combinado o de tracto sucesivo o cumulativo.

Entre las disposiciones vigentes en esta materia, podemos señalar algunas, como, por ejemplo, el artículo 663, que plantea que:

Artículo 663: El porteador podrá efectuar el transporte por sí mismo, por medio de sus empleados o por persona o compañía diferente. En caso de que el transporte se efectúe por personas diversas del porteador, el cargador conservará para con éste la condición originaria y asumirá para con la persona o compañía con quien ajustó después el transporte, la del cargador.

Como podemos observar, esta norma prevé que el transporte pueda ser realizado por una persona natural o jurídica, ya que la disposición se refiere indistintamente al término persona o compañía, lo que debe ser interpretado en el sentido de que al aludir, en primera instancia, al concepto de persona, lo hace en el sentido natural, de persona humana; sin embargo, la misma es más concreta al mencionar el término de compañía.

Igualmente, tiene previsto que el transporte de lo acordado o convenido, puede ser realizado o ejecutado por el porteador directamente, sus empleados o por aquellas personas o compañías contratadas al efecto.

El supuesto reseñado en párrafos anteriores, prevé, además, que el acarreo puede ser ejecutado por distintos porteadores, y ello, dado a que la norma dice, específicamente, "...en caso de que el transporte se efectúe por personas diversas del porteador...".

2.1.5.1.3. El Consignatario:

Al arribar los efectos o cosas transportados a su lugar de destino, deben ser recibidos por el destinatario. A este último se le llama, además, consignatario.

El Profesor Renato Ozores, al aludir a este último concepto sostiene que:

...es aquél a quien van dirigidas o consignadas las cosas transportadas y a quien deben entregarse al llegar a su destino.

Puede ser consignatario, el mismo remitente o una persona distinta, y puede haber varios

consignatarios señalados para recibir partes determinadas de la carga remitida”. ¹¹

El artículo 702 del Código de Comercio, en este aspecto, nos dice que:

Artículo 702: Mediante el recibo de la mercadería y de la carta de porte, quedará obligado el consignatario a pagar el porte estipulado y los gastos...

Del Contrato de Transporte se generan derechos y obligaciones para todas las partes contratantes.

Empero, dedicaremos un aparte especial para esta materia, y ahora abordaremos, los diversos elementos de dicho contrato, como lo son: los elementos reales y formales.

2.1.5.2. Elementos Reales:

¹¹ **OZORES**, Renato. **Ob. cit.**, pág. 88.

Vienen contenidos en la cosa, objetos o mercaderías que deban ser transportadas, a razón de un precio convenido.

A este elemento se refiere el artículo 667 del Código de Comercio, ya que menciona que “mientras las mercaderías o efectos transportados estén en poder del porteador...”

Igualmente, el supuesto real viene consignado en el artículo 688, del texto legal in comento, al expresar que “las mercaderías se transportarán a riesgo y ventura del cargador...”

2.1.5.3. Elementos Formales:

Son aquellos documentos con los que se pueden probar o demostrar, tanto el perfeccionamiento como el contenido del mismo contrato.

El Contrato de Transporte, como anteriormente dijimos, es consensual. No obstante, existe un medio a través del cual, ambas partes pueden formalizar dicho contrato, contentivo de los derechos y obligaciones de aquéllas.

Este documento formal se llama la “carta de porte”, “y ésta no sólo tiene valor probatorio del mismo contrato, sino que constituye además un título de tradición, de manera que la posesión del título equivale a la posesión de las mercancías”.¹²

La carta de porte viene detallada en el artículo 668 del Código Mercantil, el que nos indica que:

Artículo 668: Tanto el cargador como el porteador podrán exigirse mutuamente una carta de porte firmada por ambos en que se expresará, además de los que prescriban los reglamentos especiales, lo siguiente...

Posteriormente, y en forma más ampliada, abordaremos este instituto jurídico.

2.1.6. Clasificación del Transporte

Existen diversos criterios para clasificar el transporte.

A continuación haremos una clasificación de este contrato así:

¹² **SÁNCHEZ CALERO**, Fernando. **Ob. Cit.**, pág. 504.

- a) Atendiendo al medio por el cual se producen:
 - a.1 Terrestre;
 - a.2 Marítimo;
 - a.3 Aéreo;
 - a.4 Mixto;
 - a.5 Fluvial;
 - a.6 Ferroviario.

- b) Atendiendo al objeto del contrato es:
 - b.1 Transporte de cosas (o carga);
 - b.2 Transporte de personas (o de pasajeros).

- c) Atendiendo al destino donde debe ser llevado el objeto o persona:
 - c.1 Transporte interno;
 - c.2 Transporte externo.

- d) Si el objeto transportado trasciende las fronteras del país:
 - d.1 Nacional;
 - d.2 Internacional.

- e) Si la prestación u obligación del servicio recae sobre uno o varios transportistas:

- e.1 Transporte unitario con sub-transporte;
- e.2 Transporte con reexpedición;

- e.3 Transporte cumulativo.

- f) En atención a la finalidad o interés social:
 - f.1 Transporte público;
 - f.2 Transporte privado.

- g) Otras clasificaciones:
 - g.1 Transporte simple o unitario;
 - g.2 Transporte simple fraccionado;
 - g.3 Transporte mixto;
 - g.4 Transporte sucesivo;
 - g.5 Transporte combinado o repuntado;
 - g.6 Transporte complementario;
 - g.7 Transporte de acarreo;
 - g.8 Transporte multimodal internacional;
 - g.9 Transporte por interposición;
 - g.10 Transporte sucesivo por carretera.

- h) El Contrato de Transporte Mercantil;
El Contrato de Transporte Civil.

En el Contrato de Transporte Terrestre constatamos que su importancia radica, esencialmente, en el giro mercantil de dos (2) aspectos fundamentales, el transporte de cosas y de personas. Veamos:

2.1.6.1. Transporte de Cosas:

En este tipo de transporte o acarreo, el porteador se obliga a transportar, indistintamente, bienes, objetos o mercancías.

Obviamente, la contraprestación del consignatario es el pago o precio previamente convenido.

De este contrato nacen, pues, obligaciones recíprocas entre las partes contratantes.

2.1.6.2. El Transporte de Personas:

Suele conocerse, además, como contrato de pasaje.

A juicio del Profesor Renato Ozores:

...este contrato tiene características especiales, en donde desaparecen las figuras del cargador y del consignatario, y la carta de porte es sustituida por el billete, que el pasajero tiene derecho a reclamar en virtud de la obligación de entregarlo por parte de la empresa porteadora. ¹³

¹³ OZORES, Renato. **Ob. Cit.**, pág. 112.

A este contrato se refiere el artículo dos (2), numeral diez (10) del Código de Comercio, al aludir que será mercantil el transporte por vías terrestres o fluviales cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio, o cuando siendo cualquiera su objeto, el porteador se dedique habitualmente a verificar transportes.

Igualmente, a partir de los artículos 709 y siguientes del Código de Comercio, trata del “transporte ajustado con empresas públicas”, en las que rigen disposiciones vigentes para el transporte de mercaderías; asimismo, las demás leyes, decretos, etc.

De igual forma, dichas empresas públicas pueden transportar, tanto mercancías como pasajeros.

2.1.7. Objeto del Contrato

Repútese como objeto del Contrato de Transporte, la persona, animal o cosa que va a ser transportada.

En los actuales momentos que vive esta generación, existen diversos modos y medios que hacen posible un acarreo o viaje en condiciones de paz y seguridad.

Y es que, las personas que a este negocio se dedican, hacen ingentes esfuerzos por procurar un clima, no sólo accesible al público que requiere este servicio, sino también dotarlo de grandes facilidades, comodidades y en un marco de garantía.

El Código Civil contiene algunas normas que regulan también el Contrato de Transporte, tanto de cosas como de personas.

El artículo 1353 prevé la conducción o transporte de los objetos antes citados.

Igualmente, establece en el artículo 1355 que lo dispuesto en esos artículos se entiende sin perjuicio de lo que prevengan las leyes y los reglamentos especiales.

2.1.8. Capacidad de las Partes

Sobre este aspecto, valga la pena expresar que el Título I, Libro I del Código de Comercio, se dedica al tema de la capacidad comercial y de los comerciantes.

Si bien es dable aplicar los conceptos generales contenidos en el Código Civil sobre la capacidad legal para contratar, consideramos que el de comercio, contiene claras disposiciones especiales en este sentido.

Por ejemplo, el artículo 12 del texto in comento, establece que:

Artículo 12: Toda persona hábil para contratar y obligarse, y a quien no esté prohibida la profesión del comercio tendrá capacidad legal para ejercerla.

Por su parte, tenemos que el “menor emancipado y el habilitado de edad podrán ejercer el comercio como si fueran mayores” (Cfr. Art. 13 del Código de Comercio).

Generalmente, la conducción o transporte, tanto de cosas como de personas, se realiza por parte de personas especializadas en este servicio, lo que no excluye que sea provista por parte de terceras personas, aunque en forma excepcional o eventual.

En consecuencia, a todas las partes contratantes le son aplicables las normas generales del Código Civil, como antes dijimos.

Por lo tanto, debemos atender a las prescripciones contenidas en el citado texto legal, en sus artículos 1173 y siguientes, que regulan la capacidad de las partes.

2.1.9. La Carta de Porte

El Contrato de Transporte, como dijimos en párrafos anteriores, es de carácter consensual.

No exige para su formación y perfeccionamiento requisito especial alguno.

No obstante, el comercio y las prácticas usuales por los transportistas, han introducido un elemento que a la fecha lo suele caracterizar.

Esta circunstancia ha devenido en homologar algo que de hecho se estaba dando entre los contratantes.

Y es que, de esta forma, los contratantes pueden especificar, individualizar y consignar en la carta de porte, sus derechos y obligaciones.

Para Oscar Vásquez Del Mercado:

...el Contrato de Transporte se forma sólo con la manifestación de voluntad sin que se requiera algún documento escrito..., la carta de porte es un documento que no tiene efectos constitutivos, sino sólo como antes dijimos con efectos probatorios, al grado que de no expedirse al momento de la entrega de la cosa para transportar, que desde luego es lo más normal, se puede expedir con posterioridad. ¹⁴

Para Renato Ozores:

...la carta de porte, constituye el título legal entre el cargador y el porteador y por su contenido se decidirán las controversias que puedan suscitarse en cuanto a la ejecución o cumplimiento del contrato, constituyendo no sólo título de prueba, sino también de tradición, es decir es un medio simbólico para realizar la transferencia o entrega de los efectos transportados. ¹⁵

En el artículo 668 del Código de Comercio, se prevé la carta de porte, en los siguientes términos:

¹⁴ VÁSQUEZ DEL MERCADO, Oscar. **Ob. Cit.**, pág. 238.

¹⁵ OZORES, Renato. **Ob. Cit.**, pág. 90.

Artículo 668: Tanto el cargador como el porteador podrán exigirse mutuamente una carta de porte

firmada por ambos en que se expresará, además de lo que prescriben los reglamentos especiales, lo siguiente:

- 1. Los nombres, apellidos y domicilios del cargador y porteador.**
- 2. El nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o a cuya orden vayan dirigidos los efectos o si han de entregarse al portador de la misma carta.**
- 3. Lugar y plazo para la entrega.**
- 4. Designación de los efectos con expresión de su calidad genérica, de su peso, medida, o número y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan.**
- 5. El precio del transporte con declaración de si se halla o no satisfecho, así como cualquier clase de anticipo a que se hubiere obligado el porteador.**
- 6. La fecha en que se hace la expedición.**
- 7. Cualquier otro pacto que acordaren los contratantes; y**
- 8. Las firmas de los mismos.**

Por su parte, el artículo 669 del citado Código, prevé que lo no consignado en la carta de porte no produce efecto alguno con respecto al destinatario o para las personas a quienes se haya endosado la carta.

Asimismo, en el artículo 670 se distinguen las formas que pueden revestir las cartas de porte, ya que puede adoptar la especie nominativa, a la orden o al

portador e, igualmente, es transmisible por cesión, endoso o tradición, según estuviere extendida.

De conformidad con las disposiciones vigentes en nuestro medio, la carta de porte tiene las siguientes características:

- a) No es de obligatoria expedición (art. 672 del Código de Comercio), este dice que a falta de “carta de porte ”...”
- b) Constituye el título legal entre los contratantes.
- c) Asimismo, constituye un título de transmisión o de entrega de la mercadería.
- d) Al finalizar la entrega, la carta de porte debe ser devuelta al porteador (art. 671 del Código de Comercio).
- e) Las controversias que surgieren referentes al transporte, serán resueltas por los usos del comercio y lo que resulte de las pruebas que se presenten.
- f) En caso de extravío de la carta de porte, el consignatario está obligado a darle un recibo al porteador de los objetos entregados, produciendo éste los mismos efectos que la carta de porte.

- g) Cumple una vez extendida, prueba formal del Contrato de Transporte.

2.1.10. Efectos del Contrato

2.1.10.1. En la formación del acto:

2.1.10.1.1. Derechos y Obligaciones del Cargador:

En esta fase, el cargador asume la obligación de hacer entrega de los objetos a ser transportados con la debida identificación de ellos.

Tiene derecho a rescindir el contrato antes o después de comenzado el viaje. De ser así, debe indemnizar al porteador la mitad o la totalidad del porte estipulado. Igualmente, tiene derecho a exigir la restitución de los efectos.

2.1.10.1.2. Derechos y Obligaciones del Porteador:

El porteador está obligado a recibir los géneros o mercaderías, a seguir las órdenes o rutas del cargador, a restituir la mercancía a solicitud del cargador, y a cuidarlas.

Entre sus derechos está el de exigir la carta de porte, además de percibir el porte convenido o estipulado.

2.1.10.2. En la Ejecución del Contrato:

2.1.10.2.1. Derechos y Obligaciones del Cargador:

Entre las facultades del cargador están las de poder vender la mercancía o géneros, en caso de alguna eventualidad, y la de rescindir el contrato.

2.1.10.2.2. Derechos y Obligaciones del Porteador:

El porteador tiene la obligación de conducir las mercancías y entregarlas, de custodiarlas, seguir el itinerario preestablecido, cumplir con las cargas administrativas.

Puede solicitar la venta judicial de las mercancías depositadas para cobrar dichos créditos y ello, en caso de incumplimiento.

Cumplir con el plazo convenido para la entrega de la mercancía es otra de las obligaciones del porteador.

2.1.10.3. En el Lugar de Entrega de la Carga:

2.1.10.3.1. Derechos y Obligaciones del Destinatario:

El destinatario goza del derecho a recibir la mercancía transportada en el plazo pactado, en virtud del cual pone un título de legitimación.

Además, puede exigir del porteador la correspondiente responsabilidad inherente al incumplimiento del contrato.

En su momento, debe cumplir con el pago del transporte, posee el derecho de abandono o deje de cuenta, ya que puede negarse a recibir las mercancías averiadas o dañadas.

2.2. EL SEGURO DE TRANSPORTE TERRESTRE

2.2.1. Generalidades

Los actos, hechos y actividades realizadas por las personas, generalmente, no comportan efectos obligacionales. Empero, aquéllos en contadas ocasiones, sean voluntarios, dolosos o culposos, pueden generar obligaciones.

Éstas últimas suelen tener diversas naturalezas, ya que pueden ser de carácter penal, civil, administrativo, entre otras.

Si dichos actos caen en el ámbito del derecho penal, pueden ser constitutivos de delitos, si lo fueran en la vía correccional o administrativa serían faltas.

Diversa fuera la situación, si dichos actos procedieran de otras causas como las de fuerza mayor, caso fortuito, o imprevistos.

Para hacerle frente a estas eventualidades, se dispone de una fórmula contractual: la del seguro.

De tal suerte, que bajo este prisma, el responsable dispone de un medio para resarcir los daños y perjuicios ocasionados.

Nuestro profesor de la Facultad de Derecho, en la Universidad de Panamá, Doctor Juan Saucedo Polo (q.e.p.d.), en el aula de clases nos expresó que el Contrato de Seguro puede definirse como “aquel contrato en virtud del cual una de las partes se obliga al pago de una prima determinada, y la otra, el asegurador se obliga a asumir un riesgo igualmente determinado”.¹⁶

En nuestra legislación observamos que la definición del Contrato de Seguro viene contenida en el artículo 1483 del Código Civil, que a la letra dice así:

Artículo 1483: El contrato de seguro es aquél por el cual el asegurador responde del daño fortuito que sobrevenga en los bienes muebles e inmuebles asegurados, mediante cierto precio el cual puede ser fijado libremente por las partes.

La anterior definición legal, sólo atiende a una de las clases de seguros, que sería el de cosas, sin embargo no incluye el seguro de personas.

Por otra parte, hemos de destacar el hecho que la citada norma sólo incluye lo referente a la indemnización por daño fortuito, cuando en otras situaciones,

¹⁶ SAUCEDO POLO, Juan. **El Contrato de Seguro**, Primera Edición, Imprenta LIL, S.A., Costa Rica, 1985, pág. 13.

el seguro puede no tener la reparación de un daño específico o particular, sino diversos intereses, o intereses difusos.

En el Código de Comercio, si bien se aleja, en lo particular, de definir el Contrato de Seguro, sin embargo, detalla los elementos que le son fundamentales.

Así, el artículo 994 del texto legal antes citado, nos expresa que:

Artículo 994: El seguro puede tener por objeto todo interés estimable en dinero y toda clase de riesgo, no mediando prohibición expresa de la ley.

Puede comprender entre otras cosas:

1. Los riesgos de incendio;
2. Los riesgos de las cosechas;
3. La duración de la vida de uno o más individuos;
4. Los accidentes corporales;
5. Los riesgos de mar;
6. Los riesgos de transporte por tierra, por vías y aguas interiores.

A nuestro criterio, la excerta antes citada, en modo alguno, limita el objeto asegurable, por ello, no tiene carácter excluyente, como quiera que no es de carácter taxativa o “númerus clausus” pueden ser objeto del contrato de seguro, cualquier interés definido por la ley.

El tráfico mercantil de la actualidad ha hecho surgir en la vida moderna, diversas clases de seguros de manera inaudita e insospechada.

Por ejemplo, hay empresas aseguradoras cuya cobertura alcanza los riesgos aéreos, aeronáuticos y del espacio.

En consecuencia, como se desprende de la norma enunciada, el seguro puede tener por finalidad toda clase de riesgo, salvo las limitaciones que por ley así se señalen.

Y dentro de la amplia gama de seguros, uno en particular ha sido grandemente desarrollado, por su complejidad y particularidades. Este último, es el seguro de transporte terrestre.

Tanto las personas, cosas y animales requieren ser transportadas de un lugar a otro.

Como pueden surgir inconvenientes, accidentes y daños, se hace preciso, estar amparado contra este tipo de eventualidades o riesgos, cosa que nos ofrece la cobertura de siniestros de un contrato de seguro de transporte y, en particular, el de naturaleza terrestre.

2.2.2. Definición

“El seguro de transporte terrestre, tiene por objeto asegurar las pérdidas que sufren los bienes transportados por tierra, canales o ríos, se excluye, pues, el seguro de transporte marítimo o aéreo”.¹⁷

Para Garrigues, “es el seguro contra los riesgos sea cualquiera causa que los origine que amenazan el interés del asegurado durante el transporte de las cosas, y en los momentos que le preceden, interrumpen o siguen”.¹⁸

Los artículos 1041 al 1045 del Código de Comercio, de la Sección III del Capítulo II, del Título XIX, se encargan del seguro de transporte por tierra, canales o ríos en la legislación panameña.

¹⁷ **SÁNCHEZ CALERO**, Fernando. **Ob. Cit.**, pág.

¹⁸ **GARRIGUES**, Joaquín. **El Contrato de Seguro Terrestre**, 2da. Edición, Madrid, 1983, pág.293.

De conformidad con nuestras normas vigentes el contrato de seguro de transporte, es de carácter formal, consensual y documentado.

Requiere de determinados elementos establecidos por ley para tener vigencia o existencia.

Es, además, un contrato que requiere el consentimiento o asentimiento de las partes contratantes.

Tiene carácter escrito y documental, en el sentido de que es a través de la póliza, donde se consignan los derechos y obligaciones convenidos.

En consecuencia, le es común los requisitos o elementos que, a tales efectos, se proveen para los contratos reglamentados en el Código Civil, en lo atinente a los requisitos de forma y fondo.

2.2.3. Delimitación del Seguro

En el marco legal, cada Estado es el que se encarga de delimitar el ámbito de actividad del seguro de transporte terrestre, reglamentando o estableciendo su regulación jurídica y, en consecuencia, existe una convergencia de intereses, tanto públicos como privados.

2.2.4. Riesgos Cubiertos

Para María J. Morillas Jarillo, Profesora de Derecho Mercantil de la Universidad Carlos III de Madrid:

...las normas convencionales se siguen caracterizando por una detallada delimitación del riesgo, con expresa referencia tanto a los riesgos cubiertos como a los riesgos excluidos de la cobertura del seguro, y que entre los primeros precisan de forma general que el asegurador se obliga a indemnizar la destrucción, los daños materiales y la desaparición de las mercancías aseguradas en ocasión o a consecuencia de su transporte.¹⁹

El contrato de seguro de transporte terrestre, cubre, conforme al artículo 1044 del Código de Comercio, toda clase de riesgos.

¹⁹ **MORILLAS JARILLO**, María J. **El Seguro de Transporte**, En Cuadernos de Derecho Judicial, Escuela Judicial, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1997, pág. 426.

En cuanto a los riesgos, tenemos que para el asegurador son “aquellos que comienzan desde el momento en que el porteador recibe los objetos asegurados, y terminan con la entrega de ellos a la persona que deba recibirlos, salvo que el contrato estipule responsabilidad del asegurador dentro de fechas determinadas, en cuyo caso prevalece lo estipulado en la póliza” (Art. 1044 del Código de Comercio).

2.2.5. El Interés Asegurable

En lo que respecta al objeto e interés asegurable, el artículo 1041 del Código de Comercio determina que:

Artículo 1041: El seguro de los objetos transportados por tierra, canales, o ríos puede tener por objeto el valor acrecido de la cosa asegurada, después de llegada a su destino o el lucro que se espera sacar de ella. Si el lucro esperado no se ha valorado expresamente en la póliza, se tendrá por no asegurado.

Por interés, debemos entender

...la relación de contenido económico que une al asegurado con una cosa. Ese titular del interés en el seguro de transporte terrestre entendido en sentido estricto como seguro

de la mercancía o del vehículo puede ser: El propietario del vehículo, o de las mercancías

transportadas, el comisionista de transporte, las agencias de transporte, y en general, todos los que tengan interés en la conservación de las mercancías, expresando en la póliza el concepto en que se contrata el seguro. ²⁰

2.2.6. Clases de seguros

Entre las diversas modalidades que puede adoptar el seguro de transporte terrestre, tenemos las siguientes:

2.2.6.1. Seguro de Automóviles:

Al considerarse el Seguro de Automóviles una de las ramas del Contrato de Seguro en general, la mayoría de los autores, en forma general y otros, de manera más abstracta, coinciden en definir este tipo de contrato.

Uría dice que:

El Seguro de Automóviles, que ocupa en la actualidad un lugar muy destacado por su frecuencia e importancia, se practica con arreglo a tres modelos fundamentales:

²⁰ **Ibid.**, pág. 419.

a) El Seguro combinado de incendio, robo y daños al propio coche.

b) El Seguro de Responsabilidad Civil, derivado de daños causados por el vehículo a terceras personas o cosas de terceros.

c) El Seguro a Todo Riesgo, que abarca todos los riesgos cubiertos por los dos anteriores.²¹

Castelo Matran y Pérez Escacho definen el Seguro de Automóviles en forma más general, como: “Aquel que tiene por objeto la prestación de indemnizaciones derivadas de accidentes producidos a consecuencia de la circulación de vehículos”²²

Soler Aleu sostiene que el Seguro de Automóviles, “es un seguro de riesgos combinados, pues mediante la celebración de un solo contrato y comisión de una sola póliza, el asegurador asume riesgos de heterogénea naturaleza, así el asegurador asume el riesgo de responsabilidad civil que pueda originarse al asegurado y/o conductor del vehículo objeto del seguro, por los daños y eventuales intereses que puedan ocasionar a terceros, en su persona o en bienes de su patrimonio. Se cubren también los riesgos de daños al vehículo por choque, colisión, despeñamiento, inmersión o contacto con personas, semovientes y otros cuerpos. Asimismo, el asegurador asume los riesgos de

²¹ **URIA**, Rodrigo. **Derecho Mercantil**. Octava Edición. Madrid, 1971, pág 586.

²² **CASTELO MATRAN**, Julio y **PEREZ ESCACHO**, José María. **Diccionario Básico de Seguro**. Editorial Mapfre. Madrid, 1976, pág. 149.

robo y hurto, es decir, la sustracción del vehículo por terceros de la esfera de acción del asegurado y contra su voluntad”.²³

Una definición bastante amplia aunque omite el autor el riesgo de incendio, incluido en la mayoría de los países que emiten pólizas de seguro de automóviles.

Después de haber citado las definiciones que diferentes autores dan al Seguro de Automóviles, nos atrevemos a definirlo como aquel contrato en virtud del cual el asegurador, mediante la percepción de una prima determinada, se compromete a indemnizar al asegurado y al (los) tercero (s) perjudicado (s) los daños físicos (responsabilidad civil por lesiones personales), y materiales (responsabilidad civil por daños a la propiedad ajena, incendio, robo, hurto, etc.) y producidos por el uso y circulación de vehículos de motor.

Al igual que en el Contrato de Seguro en general, el Seguro de Automóviles se compone de dos (2) sujetos principales. El asegurador, que se obliga al pago de una indemnización determinada, y el asegurado que se compromete al pago de una prima igualmente determinada.

²³ SOLER ALEU, Amadeo. **Seguro de Automotores**. Editorial Astrea. Buenos Aires, 1978, pág. 1.

2.2.6.2. Seguro de Mercancías:

Puede definirse como aquel por el que el asegurador, contra la prestación de una prima, se obliga a prestar cobertura al interés inherente a las cosas transportadas, hasta el monto asegurado especificado en la póliza, en caso de riesgos que las amenazan, antes, durante o después del transporte terrestre.

Este seguro debe distinguirse de otros que cubren diversos riesgos, igualmente, inherentes al transporte, como los seguros de medios de transporte (camiones, trenes, etc.), y seguros de viajeros o personas transportadas.

2.2.6.3. Seguro de Pasajeros:

Este seguro denominado también de viajeros o de personas transportadas, pertenece al grupo de los seguros de infortunios y accidentes.

Se cubren por este seguro los riesgos a que pueda estar expuesto el pasajero por colisión, vuelco, incendio u otros acontecimientos similares, y que sufra, a consecuencia de ellos, la muerte, lesiones o asistencia médica.

2.2.6.4. Seguro de Responsabilidad Civil:

“Es el contrato mediante el cual, el asegurador se obliga a mantener indemne al asegurado en cuanto debe satisfacer a un tercero como consecuencia de la responsabilidad prevista en la póliza derivada de un hecho ocurrido durante la vigencia del contrato”²⁴

2.2.6.5. Seguro Obligatorio de Automóviles:

Se define como:

Un seguro privado clasificable en la categoría de los seguros de daños, seguro que cubre el riesgo de que el patrimonio del asegurado tenga que hacer frente a una indemnización derivada de la responsabilidad civil por el uso y circulación del vehículo de motor contemplado en la póliza.²⁵

Si bien es cierto que en el Seguro Obligatorio de Automóviles, el automovilista ve gravado su patrimonio por la obligación de reparar los daños corporales causados a terceros a consecuencia del uso y circulación de

²⁴ **Los Seguros de Vida y del Automóvil.** Revista Mexicana de Seguros, 1973, pág. 229.

²⁵ **MORILLAS JARILLO, María J. El Seguro del Automóvil: El Aseguramiento Obligatorio de la Responsabilidad Civil Automovilística,** Editorial Bosch, S.A., Barcelona, 1992, pág. 86.

vehículos de motor de los que sea legalmente responsable, en los casos en que tales daños se han producido en la persona de un tercero por culpa o negligencia del propio conductor, emergiendo de esta forma la responsabilidad subjetiva, también es cierto que aquél cubre los accidentes debido a defectos del vehículo, rotura o fallo de algunas de sus piezas o mecanismo; y estaríamos en presencia, en este último caso, de la responsabilidad objetiva o sin culpa como la llaman expertos en la materia.

En Panamá, se sigue el criterio clásico de la responsabilidad subjetiva, con fundamento en el artículo 1644 del Código Civil.

Sin embargo, hay disposiciones aisladas donde se contempla la responsabilidad objetiva, tal es el caso del fallo de 4 de febrero de 1974, proferido por el Primer Tribunal Superior de Justicia, que externa entre otros puntos, lo siguiente:

La responsabilidad implantada en Panamá, a cargo del propietario, para los daños derivados de accidentes de tránsito, no se le da una interpretación simple y absoluta, sino que se condiciona a la culpabilidad del conductor. Así se tiene que la responsabilidad objetiva impuesta por la ley, no significa otra cosa que una responsabilidad legal, sin culpa del propietario obligado a indemnizar, pero desde luego que si el

demandante de la culpa de quien causó el daño con el vehículo perteneciente a éste.²⁶

2.3. DEL SEGURO OBLIGATORIO DE VEHÍCULOS A MOTOR PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS. SUS INCIDENCIAS, IMPLICACIONES Y PERSPECTIVAS

2.3.1. Generalidades

La mayor parte de la población que, de una u otra forma, se desplaza, generalmente lo hace a través de medios de transportes públicos.

Existen también los de carácter privado, pero éstos frecuentemente transportan, ya sea a sus empleados o trabajadores, por la distancia, la dificultad de alguna área u otros inconvenientes, siempre para beneficio de este selecto grupo de personas.

²⁶ **PRIMER TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA.** Fallo del 4 de febrero de 1974. Registro Judicial, enero-febrero, 1974.

A diario vemos, por ejemplo, en nuestro Panamá, y ello, en carácter de usuario en las diversas rutas, buses, omnibuses y, últimamente, la adquisición de una flota selectiva de buses con aire acondicionado totalmente nuevos que prestan el servicio público de transporte, particularmente en los Corredores Norte y Sur.

Algunos los denominan “las refrigeradoras”, por cuanto el funcionamiento del aire acondicionado es tal que en efecto da gusto utilizar este medio de transporte.

Además, tanto el Corredor Norte como el Sur, ofrece una vista panorámica, de naturaleza y cerros, en uno de los corredores, y en el otro, el recorrido ocupa parte del Océano Pacífico, lo que realmente hace más llevadero el viaje, aunque sea poco el espacio recorrido, ya que dicho desplazamiento se hace virtualmente en poco tiempo.

Este tipo de vías, como es de anotar, requiere la inversión de grandes sumas de dinero, para su debido mantenimiento y efectivo uso.

En una ocasión, por ejemplo, hubo un problema relativo a las losas, ya que en el Corredor Sur una parte del tramo sufrió un pequeño hundimiento. Posteriormente, la empresa constructora hizo las reparaciones de rigor.

Otro panorama, un tanto diferente, se gesta, tanto en el centro de la ciudad de Panamá, como en sus áreas específicas.

El tranque o congestionamiento que se forma hace casi imposible el transitar en dichas arterias. En las mañanas y en las tardes, aquéllas son parte común del transitar y de la vida cotidiana.

Realmente el transporte público en nuestro país, no sólo resulta complicado, sino que existen intereses, de una u otra parte, que hace difícil arreglar por su complejidad.

2.3.2. Concepto de Transporte Terrestre Público

En la Ley 14 de 26 de mayo de 1993, mediante la cual “se regula el transporte terrestre público de pasajeros y se dictan otras disposiciones”, en su artículo 1, se define lo que es el transporte terrestre de pasajeros. Dicha norma es del tenor siguiente:

Artículo 1: El transporte terrestre de pasajeros es un servicio público cuya prestación estará a cargo de personas naturales o jurídicas mediante concesiones que el Estado otorgará inspirado en el bienestar social y el interés público.

El Estado debe garantizar a la población una serie de cometidos y servicios de carácter públicos, entre ellos se encuentra el del transporte terrestre.

En esta actividad, si bien está regulada legalmente, existe un caos administrativo en Panamá.

2.3.3. Antecedentes Históricos

En cuanto a los aspectos más significativos de los pasajes históricos del transporte terrestre público en Panamá, debemos expresar que el enfoque corresponderá al que en particular estudiaremos.

De tal suerte, que debemos remontarnos hacia finales del Siglo XVIII, para abordar el inicio del transporte público en Panamá.

Por el año de 1892, se inauguró en nuestro país la red de tranvía eléctrico que durante su vigencia estuvo a cargo de una compañía inglesa, y que contaba con una flota de vehículos.

Posteriormente, ya en la década del veinte (20), el transporte estuvo basado en vehículos a motor (automóviles particulares, comerciales, taxis, etc.).

En mil novecientos treinta (1930), la colonia indostana introdujo las denominadas “chivas” que eran vehículos fabricados en Jamaica, cuya estructura era de madera.

En mil novecientos cuarenta (1940), aparecieron las primeras empresas de transporte público, cuya organización y estructura administrativa dio los primeros frutos de lo que sería en el futuro.

Durante este período los buses continuaron operando de acuerdo al sistema de “rutas libres”.

Fue en mil novecientos cuarenta y seis (1946), donde se dictó el Decreto 1413 de diecisiete (17) de abril, a través del cual se reglamenta por vez primera el transporte público nacional.

Para la década del sesenta (60) hubo un inusitado crecimiento del área citadina, y ello, en parte, por las denominadas barriadas brujas, lo que contribuyó a acrecentar un número plural de problemas diversos, entre los que se destacó el del transporte.

Con el advenimiento del régimen militar en los años setenta (70), se incrementa la toma de decisiones en el sector transporte.

Dicho régimen permitió el desarrollo de las organizaciones sindicales dedicadas al transporte.

En mil novecientos setenta y tres (1973), mediante el Decreto de Gabinete 65 de veintitrés (23) de marzo, se declaró de utilidad pública el servicio de transporte colectivo y se aprobaron otras disposiciones importantes.

El desarrollo del sector transporte, ha ido creciendo en nuestro país, hasta el punto de que dicho sector puede ser concebido como una fuente de poder.

A pesar de los ingentes esfuerzos que han realizado los gobiernos de turno a fin de desarrollar, mejorar y hacer competitivo dicho negocio, un

grupo se ha opuesto para su debido despegue y adecuada reglamentación legal.

Y esto último, se debe a los grandes intereses, principalmente, económicos y políticos que convergen en este sector de la sociedad, y al poco interés de los diversos sectores que acometen en forma racional dicho problema.

2.3.4. Características Generales

El servicio de transporte terrestre público de pasajeros posee las siguientes modalidades:

2.3.4.1. Constituye un Servicio:

En el sentido de que el interés consustancial estriba en brindarle a la población o usuarios una prestación o servicio determinado, es decir, la de su transportación a un área determinada.

2.3.4.2. Servicio de Transporte Terrestre:

Actualmente sólo abarca el servicio de transporte terrestre, es decir, aquél prestado a través de movilización por tierra.

2.3.4.3. Es un Servicio de Carácter Público:

Esto implica que su naturaleza pública deviene del hecho que el Estado tiene ingerencia en el mismo, es decir, que aquél actúa como un ente regulador o mediador entre los intereses de las partes.

2.3.4.4. Tanto las personas naturales como jurídicas pueden prestarlo:

Resulta, pues, indiferente quien asuma formalmente la obligación de suministrar dicho servicio.

La ley prevé que cualquier persona, luego de cumplir con los requisitos legales, puede brindarlo.

2.3.4.5. Los concesionarios:

Corresponde al Estado, mediante el procedimiento de las concesiones, otorgar el permiso a las personas naturales o jurídicas para su operación.

Por concesión, debemos entender “el derecho otorgado por el Estado a favor de una persona natural o jurídica, para prestar el servicio público de transporte en sus diversas modalidades, dentro de una ruta o zona de trabajo (Ord. 6, art. 5 de la Ley 14 de 1993, “Por medio del cual se regula el Transporte Terrestre Público de Pasajeros y se dictan otras disposiciones”).

Y, por concesionario, la persona natural o jurídica beneficiaria de una concesión (Ord. 7, del citado artículo 5, de la Ley 14 de 1993).

2.3.4.6. La prestación del servicio es para el bienestar social y el interés público:

Los cometidos trazados por el Estado tienen un particular interés: el público y el ámbito social.

De ahí que, el servicio de transporte de pasajeros debe, no sólo beneficiar a casi toda la colectividad, sino que su fin inmediato, es el de mediar con todos los entes interesados y regularlo, con la finalidad que responda a un interés superior, público y no privado.

2.3.5. Clasificación del Transporte Terrestre Público

En lo que concierne a este punto, es dable aludir al contenido del artículo 3 de la citada Ley 14 de 1993, cuyo texto es el siguiente:

Artículo 3: Para los efectos de la presente ley, la actividad del transporte terrestre público de pasajeros se clasificará así:

1. Según su radio de acción:

- a) *Urbano*
- b) *Metropolitano*
- c) *Interno*
- d) *Internacional*
- e) *Interurbano*
- f) *Rural*
- g) *Nacional*
- h) *Internacional*

2. Según su modalidad:

- a) *De pasajeros*
- b) *Mixto*

3. Según su forma:

- a) *Colectivo*
- b) *Selectivo*

4. Según su naturaleza:

- a) *Servicio regular (ordinario y expreso)*
- b) *Colegial*
- c) *De turismo*

2.3.6. Elementos esenciales

2.3.6.1. Formales:

El contrato de transporte terrestre público de pasajeros es de carácter consensual, por ello, no se requiere alguna característica en particular.

2.3.6.2. Personales:

En este convenio intervienen directamente dos (2) personas: El transportista y el usuario o pasajero.

2.3.6.3. Reales:

A nuestro criterio, el elemento real viene determinado por la prestación que debe realizar el pasajero hacia el transportista que sería el pago o tarifa del transporte.

2.3.7. Ventajas y Desventajas del Transporte Terrestre Público

2.3.7.1. Ventajas:

“Entre las ventajas del transporte terrestre público se encuentran:

- a) La rapidez
- b) La regularidad
- c) La flexibilidad
- d) La economía
- e) La accesibilidad”²⁷

2.3.7.2. Desventajas:

Siguiendo el criterio de Susana Pardo Peralta, entre las desventajas del transporte público, tenemos las siguientes:

- a) *El aumento de la población en las afueras de la ciudad, sumado a las grandes distancias que recorren los vehículos diariamente, incide en la prestación de un servicio lento, sobre todo en las horas de mayor circulación, denominadas “horas pico”.***
- b) *No hay equitatividad entre el número de buses y la población servida;***
- c) *El mal estado mecánico en que se encuentran los vehículos, a tal punto que ponen en peligro***

²⁷ PARDO PERALTA, Susana B. **Efectividad de las Vallas Móviles en el transporte público de la ciudad de Panamá**, Facultad de Ciencias Sociales, Escuela de Comunicación Social, USMA, 1997, pág. 97.

***la vida de los pasajeros, peatones y demás
vehículos que transitan por las calles.***²⁸

2.3.8. Efectos

La magnitud de los efectos que se producen en el transporte terrestre público de pasajeros en la sociedad, tienden a visualizarse en varios aspectos, específicamente, sociales y económicos.

Omar Jaén Suárez y Eduardo Herat Martínez, sostienen que “el problema actual del transporte urbano en sus aspectos socio-económicos hemos de plantearlo en tres (3) ángulos: Insuficiencia, desorganización y disparidad de posibilidades”.²⁹

El transporte público urbano es quizás el tema más importante en el análisis del sistema de transporte urbano.

Hoy día los problemas en ese sentido responden al crecimiento descontrolado de automóviles y las prácticas de planeamiento del transporte

²⁸ **ibid.**, pág. 98.

²⁹ **JAÉN SUÁREZ**, Omar y **HERAT MARTÍNEZ**, Eduardo. **El problema socio-económico del transporte urbano en la ciudad de Panamá**, Facultad de Administración Pública y Comercio, Centro de Investigaciones Sociales y Económicas, Universidad de Panamá, mayo 1973, pág. 2.

que en el pasado han sido orientadas para mejorar el crecimiento del parque vehicular.

El planeamiento de sistemas de transporte público ha sido a menudo descuidado en muchas ciudades.

La importancia del transporte urbano es claramente demostrada al examinar sus funciones. Provee movilidad a todos los segmentos de la población; estimula las actividades económicas; promueve el uso eficiente del suelo; conserva energías y reduce los problemas ambientales. ³⁰

2.3.9. Legislación Positiva

2.3.9.1. La Constitución Nacional:

Luego de revisar el texto de la Constitución vigente nos podemos percatar que no existe un título destinado a los medios de transporte.

³⁰ **Seminario sobre el Transporte Público Urbano**, realizado durante los días 19, 20, y 21 del mes de junio, en la Facultad de Arquitectura, Universidad de Panamá, 1985, pág. 18.

A nuestro juicio, actualmente, se justificaría la inserción en el máximo estatuto de un capítulo destinado a esta materia, con una regulación precisa y más detallada donde se consignen las reglas del juego.

No obstante, existen en forma dispersa, algunas disposiciones que tienen relación con nuestra materia.

Por ejemplo, de manera indirecta, en el Título III sobre Derechos y Deberes Individuales y Sociales se extrae el principio general de que el transporte, si bien puede ser prestado u operado por personas naturales y jurídicas, nada impide al Estado por motivos de interés público y social involucrarse en este rubro.

Si entendemos que corresponde al Estado establecer políticas que conlleven el pleno desarrollo de la colectividad, entonces, ha de colegirse que, en esta última, debe delinearse y establecerse a través de regulaciones específicas todo lo concerniente al transporte, sea de carácter público o privado.

En el Capítulo 8 del Título III, antes aludido, y ello, referido al régimen agrario, el artículo 22, en su ordinal 4, de la Constitución, establece que:

Artículo 22: Para el cumplimiento de los fines de la política agraria, el Estado desarrollará las siguientes

actividades:

1....

4. Establecer medios de comunicación y de transporte para unir a las comunidades campesinas e indígenas con los centros de almacenamiento, distribución y consumo...

El artículo 256 del Texto Supremo, igualmente, contiene una referencia al transporte. Su contenido dice así:

Artículo 256: Las concesiones para la explotación del suelo, del subsuelo de los bosques y para la utilización de agua, de medios de comunicación o transporte y de otras empresas de servicio público, se inspirarán en el bienestar social y el interés público. (Lo subrayado es nuestro).

En nuestro país, el ejercicio de las actividades económicas le corresponde, primordialmente, a los particulares, reza el artículo 277 de la Constitución Nacional, empero, es el Estado quien las orientará, dirigirá, reglamentará, reemplazará o creará, según las necesidades sociales y dentro de las normas del presente título, con el fin de acrecentar la riqueza nacional y de asegurar sus beneficios para el mayor número posible de los habitantes del país.

El Estado planificará el desarrollo económico y social mediante organismos o departamentos especializados, cuya organización y funcionamiento determinará la ley.

Asimismo, puede el Estado crear empresas estatales para atender las necesidades sociales y la seguridad e intereses públicos (art. 277 de la Constitución Nacional).

Luego del recuento de algunos preceptos de rango constitucional, que versan sobre el transporte público, se hace necesario advertir, como lo dijimos en párrafos anteriores, que la orientación que se le dispensa a esta actividad, tiene una importancia capital en el desarrollo económico y social de la población panameña.

Aflora, además, que el transporte público tiene las siguientes cualidades:

- a) Se encuentra entre los derechos individuales y sociales de todos los panameños.
- b) Es un servicio que debe garantizar el Estado.
- c) Es un servicio público.
- d) Este servicio está inspirado en el bienestar social.

- e) El Estado puede no sólo intervenir en esta materia, sino también crear empresas estatales para prestarlo.
- f) Los medios de comunicación y el transporte deben servir para viabilizar las políticas estatales en materia de desarrollo nacional.

2.3.9.2. Ley 59 de 20 de julio de 1996:

La Ley 59 de 20 de julio de 1996 (“Por la cual se reglamentan las entidades aseguradoras, administradoras de empresas y corredores o ajustadores de seguros; y la profesión de corredor o productor de seguros”), se ha convertido en un instrumento que ha posibilitado la regulación con reglas claras y precisas de la actividad aseguradora en Panamá, sirviendo, además, para dinamizar este rubro.

La industria de seguros, cuenta con una herramienta de trabajo que ha sido el producto de inquietudes y esfuerzos por todas las partes interesadas: aseguradoras, corredores de seguros y Ente Regulador.

Esta Ley busca actualizar la actividad aseguradora, adecuándola a las necesidades actuales.

De esta suerte que en materia de transporte, específicamente, del servicio público de pasajeros, cuentan con una dotación de normas capaces de regular de forma ágil esta actividad, lo que habrá de incidir en nuestro desarrollo social.

2.3.9.3. Proyecto de Ley de Diciembre de 2004, “Por el cual se regula la actividad de Seguro y Reaseguro en la República de Panamá y se deroga la Ley 59 de 29 de julio de 1996, la Ley 60 de 29 de julio de 1996, la Ley 63 de 19 de septiembre de 1996 y todas las disposiciones que le sean contrarias”:

2.3.9.3.1. Constitución:

El presente proyecto consta de X Títulos, subdivididos en Capítulos.

El Título I, denominado **Disposiciones Generales** consta de dos (2) capítulos: el primero referido a los **Principios Generales**, y el segundo llamado **Ámbito de Aplicación y Definiciones**.

El Título II, que se refiere a la **Autoridad de Regulación y Supervisión**, está dividido en cuatro (4) capítulos, así: El primero que contiene disposiciones sobre la **Junta Directiva de la Superintendencia de Seguros y Reaseguros**; en el segundo, las normas que están destinadas al cargo del **Superintendente de Seguros y Reaseguros**; el Capítulo III versa sobre el **Régimen Laboral Especial** de esta institución; el Capítulo IV está previsto para la **Supervisión de los Agentes Económicos** que operan el ramo de seguros y reaseguros.

El Título III encarga lo relativo a las **Entidades Aseguradoras**; su Capítulo I trata de los **Requisitos y Trámites para constituir entidades aseguradoras**; el Capítulo II versa sobre el **Régimen de Pólizas y Tarifas**.

El Título IV se refiere a las **Entidades Reaseguradoras**; en el Capítulo I se consignan los **Requisitos de Constitución y Operación**.

El Título V contiene **Disposiciones Comunes a las Entidades de Seguros y Reaseguros**.

Su Capítulo I está destinado a reglamentar las **Reservas y Activos**; el Capítulo II prevé las **Prohibiciones y Limitaciones**; el Capítulo III consigna lo referente a las **Transferencias de Cartera y Fusión de Entidades**; el Cuarto, sobre el **Margen de Solvencia y Plan de Regulación**; el Quinto sobre la **Disolución Voluntaria, Intervención, Reorganización y Liquidación**, este capítulo a su vez está subdividido en varias secciones: la primera denominada disolución voluntaria; la segunda, de la intervención; la tercera, de la reorganización; la cuarta, de la liquidación forzada.

El Título VI denominado **De Otras Entidades** contiene un sólo capítulo y varias secciones, a saber: El Capítulo Único llamado **De las Aseguradoras Cautivas**, cuya primera sección se llama Constitución y Licencia; la segunda sección habla del Capital y Reservas, la tercera sección contiene lo referente a las Obligaciones, Prohibiciones y Limitaciones; la sección cuarta dice relación a los Administradores de Aseguradoras Cautivas.

El Título VII prevé lo referente a los **Auxiliares de Seguros**; su Capítulo I trata de los **Corredores de Seguros y Agentes de Ventas**, cuya primera sección contiene disposiciones generales sobre los Corredores de Seguros; la segunda sección trata de las personas naturales dedicadas al corretaje; la tercera sección, de las Sociedades Corredoras de Seguros; la cuarta

sección, de los Agentes de Ventas de Seguros; la sección quinta, de los Corredores de Reaseguros. El Capítulo II versa sobre los **Ajustadores de Seguros y/o Inspectores de Averías**; el Capítulo III trata de los **Audidores Contables Externos y de los Actuarios Externos**.

En el Título VIII sus normas están destinadas a los **Usuarios y Prestatarios de los Servicios de Seguros**. En su primer Capítulo trata de los **Derechos y Deberes de los Usuarios**; en el Capítulo Segundo sobre la **Protección al Usuario y Prestatario de los Servicios de Seguros**.

El Título IX está orientado a regular el **Régimen de las Sanciones**.

Por último, tenemos el Título X que contiene **Disposiciones Finales**.

2.3.9.3.2. Comentarios:

El presente Proyecto contiene disposiciones que tienden a fortalecer las actividades del seguro y reaseguro, y demás operaciones conexas en un marco de autonomía propia, personería jurídica y con patrimonio propio.

Por otra parte, en dicho proyecto se le da categoría de interés público, a las autoridades y operaciones que están amparadas por dicho instrumento.

De tal suerte que este ramo no queda en manos de terceras personas, sino que se garantiza su prestación en términos de seguridad jurídica, dada la intervención y protección estatal.

Lo anterior tiene, por ejemplo, un radio de acción en lo que atañe a que se requiere la autorización de la Superintendencia de Seguros y Reaseguors para que los actos, escrituras o declaraciones en los que se utilicen los términos “seguro” y sus derivados, sean protocolizados en las Notarías e inscritos en el Registro Público, tal como se describe en la Ley 59 de mil novecientos noventa y seis (1996), en su artículo 4.

Otro tanto se exige al momento de la inscripción de tales instrumentos jurídicos en el Registro Público.

La infracción anterior acarrea la disolución o cancelación de la sociedad.

Este Proyecto de Ley como antes dijimos, le confiere a la Superintendencia la categoría de institución o entidad del Estado independiente, dado que ya no formaría parte del Ministerio de Comercio e Industrias.

Se elimina el Consejo Técnico de Seguros como organismo no sólo consultivo, sino también decisorio en la Superintendencia y, en su lugar, se instaure una Junta Directiva con iguales facultades que las del Consejo.

En cuanto al Régimen Patrimonial, se prevé que la Superintendencia elaborará anualmente su presupuesto de gastos e ingresos. E igualmente, se incrementan los medios o forma para cubrir los gastos de funcionamiento de la Superintendencia.

Se establece el período de duración en sus cargos, tanto del Superintendente como el de los miembros de la Junta Directiva.

Con la presente ley, los funcionarios antes descritos son de libre nombramiento y remoción por el Órgano Ejecutivo, es decir, en cualquier momento, excepto los representantes de las compañías de seguros, corredores o productores de seguros que tienen un período fijo de dos (2) años en sus cargos.

A diferencia de la norma vigente que permite la declaratoria de quiebra para las compañías de seguros y reaseguros, en el proyecto la prohíbe.

Otro punto es el correspondiente al órgano que debe intervenir en materia de liquidación forzosa en estas empresas. Actualmente, le corresponde a la jurisdicción ordinaria lo relativo a estos menesteres.

Con este proyecto, es la Superintendencia la que intervendrá en todos estos aspectos del proceso de liquidación forzada, intervención, disolución voluntaria y reorganización.

En la actualidad corresponde al Órgano Legislativo, a través del Ministerio de Comercio e Industrias, la facultad reglamentaria, no obstante el proyecto ubica en la Junta Directiva tal potestad.

Se modifica el régimen de sanciones, ya que a la Superintendencia se le ha dotado del poder de sancionar más severamente toda infracción o incumplimiento de lo previsto en dicho proyecto.

Se elimina la Comisión Nacional de Reaseguros, cuyas funciones competen, conforme al proyecto, al Superintendente.

Se mantiene la figura del interventor, aunque a diferencia de la ley vigente, sólo se permite la designación de un sólo interventor.

A nuestro criterio el Proyecto de Ley, condensa o compagina las normas vigentes de la ley 59 de 1996, de la ley 60 de 1996, y de la ley 63 de 1996, que regulan a las aseguradoras, reaseguradoras, corredores, productores de seguros, aseguradoras cautivas.

Lo anterior significa que el Proyecto en referencia comporta una estructuración homogénea en un sólo texto (texto único) de esta materia.

Esta metodología nos parece correcta y conlleva una sistematización de todo el cuerpo en materia de seguro, incorporando aportes de algunas innovaciones del principio de interés público, como mecanismo de observancia obligatoria, relegando, en parte, el interés privado de los agentes económicos.

2.3.9.4. Legislación Complementaria:

Expresamos en el aparte anterior, aunque, de modo muy generalizado, algunas acotaciones sobre el transporte, a la luz de las previsiones constitucionales vigentes.

Ahora nos toca hacer algunos comentarios sobre cómo el transporte terrestre público de pasajeros se encuentra regulado en nuestra legislación.

Siguiendo la pirámide de Hans Kelsen, teórico y docto jurista alemán, que introdujo el valor y fuerzas de las leyes a partir de la Ley Suprema Estatal, tenemos, en efecto, que en la legislación panameña existe un cuerpo de normas positivas, contenidas en diversos textos jurídicos que reglamentan y regulan el transporte y sus diversas modalidades.

Por ello, se hace necesario mencionar que entre aquéllas, existen leyes, propiamente, decretos ejecutivos reglamentarios de esta materia y resueltos o resoluciones expedidos por las instituciones o entidades públicas que tienen que ver con el transporte.

2.3.9.5. Ley No. 14 de 26 de mayo de 1993:

Actualmente, en materia de transporte está vigente la Ley 14 de 26 de mayo de 1993, “por medio de la cual se regula el transporte terrestre público de pasajeros y se dictan otras disposiciones”.

De su texto, y sin querer hacer un examen exhaustivo de todas las normas, se colige la importancia capital que para toda la colectividad juega el transporte.

Conforme al artículo constitucional, antes referido, constituye un servicio público con un interés de carácter social. Puede ser prestado, tanto por personas naturales como jurídicas.

La autorización para su ejercicio proviene del Estado, mediante una fórmula legal denominada “concesiones”.

Dicha ley prevé la existencia, por parte del Estado, de políticas que garanticen de forma adecuada tal servicio, teniendo en cuenta los intereses de los usuarios, transportistas y del Estado.

Este último se obliga a garantizar la prestación de dicho servicio.

Pretende cohesionar las distintas leyes o normas sobre el transporte, con miras a hacer eficiente el transporte, ahorrar energía y preservar el medio ambiente.

Regula la antes expuesta Ley 14 de 1993, entre otras cosas, las siguientes: Las concesiones de líneas, rutas y piqueras, los certificados de operación, las tarifas, los Consejos Técnicos Provinciales de Transporte, las terminales, las medidas de seguridad y los servicios especiales de transporte.

Además, en el transporte público de pasajeros encontramos vigente las siguientes leyes:

- ❖ Ley 9 de 16 de abril de 1993, sobre la utilización obligatoria del cinturón de seguridad;
- ❖ Ley 34 de 28 de julio de 1999, que crea la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre;
- ❖ Ley 58 de 26 de julio de 1996, que regula la expedición de permisos de conducir a los menores entre 16 y 17 años.

2.3.9.6. Decretos:

El Órgano Ejecutivo Nacional expidió el Decreto Ejecutivo número 186 de 28 de junio de 1993, mediante el cual se reglamenta la Ley 14 de 26 de mayo de 1993, “por la cual se regula el transporte terrestre público de pasajeros y se dictan otras disposiciones”.

Este texto legal define el transporte terrestre de pasajeros, su finalidad, sus actores, el ente encargado de su fiscalización, los peajes, las concesiones, las rutas, las terminales, entre otros, aspectos estos ya desarrollados en párrafos anteriores.

Igualmente, el Ministerio de Gobierno y Justicia, expidió el Decreto 160 de 7 de junio de 1993, “por el cual se expide el Reglamento de Tránsito Vehicular de la República de Panamá”.

De este Decreto sólo nos interesan las normas que tienen relación particular con el seguro obligatorio de automóviles y del transporte terrestre público de pasajeros, que hemos de abordar más adelante.

Se encuentra vigente, además, el Decreto Ejecutivo 223 de 1 de diciembre de 1998, “por el cual se modifican los artículos 99, 100 y 160 del Decreto Ejecutivo 160 de 7 de junio de 1993”.

El Ministerio de Gobierno y Justicia, expidió el Resuelto 167 de 29 de junio de 1993, “por el cual se reglamentan las concesiones de los certificados de operación (cupos)”.

La Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, igualmente, expidió la Resolución 145 de 21 de noviembre de 1995, que reglamenta las dimensiones, color, nomenclatura y calidad de las placas y calcomanías de revisados.

Igual normativa dictó la misma entidad sobre la materia, a través del Resuelto 197 de 23 de octubre de 1996.

Existen, además, otros decretos ejecutivos sobre el particular, cuyas finalidades son:

- ❖ Decreto Ejecutivo 17 de 7 de febrero de 1997 que adopta medidas sobre el tráfico vehicular en la Carretera Panamericana, en tiempos de carnaval.
- ❖ Decreto Ejecutivo 116 de 3 de junio de 1997 que modifica y adiciona el Decreto Ejecutivo 160 de 7 de junio de 1993.

- ❖ Decreto Ejecutivo 17 de 23 de enero de 1998, que modifica y adiciona el Reglamento de Tránsito Vehicular de la República de Panamá.

2.3.9.7. Anteproyecto de Reglamento de Tránsito Vehicular:

El Anteproyecto de Reglamento de Tránsito Vehicular, de octubre de 2004, en estudio, tiende a derogar en todas sus partes el vigente Decreto N° 160 de 7 de junio de 1993, comentado en líneas anteriores de este trabajo.

Este instrumento legal consta de 18 capítulos y 252 artículos, mediante los cuales introduce, en un texto único, todas las reformas sobre la materia de los años 1997, 1998, 1999 y 2004.

Podemos mencionar como nuevas innovaciones, entre otras, un capítulo sobre el manejo de sustancias tóxicas por parte de los conductores que transportan este tipo de material altamente peligroso.

En cuanto al tema de la responsabilidad civil, responde, tanto el conductor como el propietario del vehículo de manera solidaria.

Se incluye, referente a las colisiones y fugas, el procedimiento de que la policía debe agilizar la denuncia en un plazo de cuarenta y ocho (48) horas. Ésta realiza la investigación sobre la reconstrucción de los hechos.

Se establecen sanciones más severas, como, por ejemplo, se imponen cinco mil balboas (B/.5,000.00) de multas a aquellos conductores que participen en regatas.

En lo relativo al seguro obligatorio, el referido Anteproyecto vuelve a introducir la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil frente a terceros para todo propietario de vehículo, cuando señala, en su artículo 172, lo siguiente:

Artículo 172: Todo propietario de vehículo está obligado a mantener vigente un seguro de responsabilidad civil frente a terceros por el monto mínimo establecido por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros conjuntamente con la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre. Para tales efectos se emitirá la reglamentación correspondiente por parte del Ministerio de Comercio e Industrias.

Como podrá observarse en la anterior norma legal, vuelve a incurrirse en la imprecisión de su texto, toda vez que no precisa la cobertura de los riesgos

a asumir, y la reparación del daño en cuanto al monto que deberá establecer el ente regulador.

Por último, huelga señalar que en el Capítulo XX, sobre el “Transporte Público de Pasajeros”, solamente hace mención a las “Disposiciones Generales” y “Del Conductor Auxiliar”, sin tomar en consideración otros aspectos fundamentales amparados en cuanto a este tópico por la Ley 14 de 1993, anteriormente analizada en este estudio.

2.3.10. El Seguro Obligatorio de Automóvil en el Derecho Comparado:

La obligatoriedad de tener una póliza de seguro para automóviles, es una necesidad sustancial en toda sociedad humana.

Es por ello, que los diversos Estados, en su derecho interno, han previsto que todo conductor maneje amparado con una póliza de seguro que cubra los daños materiales y físicos que se pudieran generar o concretar en el caso de que se originase una colisión o atropello, en el peor de los casos, con pérdidas de vidas humanas.

Sin entrar a definir el listado completo de los países en que se encuentra vigente el seguro obligatorio de automóvil, podemos señalar que en América, por ejemplo, está contemplada en las legislaciones de Costa Rica, Argentina y Brasil.

En el marco de la Unión Europea (UE), se encuentra previsto en Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Irlanda, Italia, Luxemburgo y Portugal.

Igualmente, el seguro de automóvil es de carácter forzoso en la India y Filipinas.

Una lectura in extenso de aquellas legislaciones nos permiten observar que esa institución mantiene caracteres similares que le dan una técnica particular, aunque con rasgos un tanto propios de cada región.

Veamos algunas legislaciones que lo han aprobado:

- ❖ **Chile:** El Estado Chileno aprobó la Ley No. 18490, mediante la cual “Establece el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales causados por la circulación de vehículos motorizados”.

En su artículo 1, dicho estamento legal reseña que:

Todo vehículo motorizado para transitar por las vías públicas del territorio nacional que requiera de un permiso de circulación, deberá estar asegurado contra el riesgo de accidentes personales a que se refiere esta ley.

Además si el vehículo no contara con un seguro por los daños personales y materiales causados con ocasión de un accidente de tránsito, el vehículo quedará gravado como prenda sin desplazamiento, y será puesto a disposición respectivo de forma de responder por las indemnizaciones contempladas en esta ley...

En este país de América del Sur, como podrá observarse, el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales, o SOAP, como comúnmente se le conoce, la cobertura del seguro ampara al conductor, a las personas transportadas, a los peatones o personas víctimas de un accidente.

Por lo tanto, la póliza sólo cubre muerte, lesiones corporales y gastos médicos de las personas que resulten lesionadas en un accidente.

- ❖ **Perú:** En Perú fue aprobada el día 8 de octubre de 1999 la Ley No. 27181, que establece las normas generales de transporte y tránsito terrestre, en cuyo artículo 30, sobre el particular, dice lo siguiente:

Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de seguro obligatorio de accidente de tránsito, según los términos establecidos en el reglamento correspondiente.

Su aplicación es progresiva, de acuerdo al reglamento respectivo.

El Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito cubre a todas las personas sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito.

- ❖ **Puerto Rico:** En Puerto Rico la Ley No. 253 de 27 de diciembre de 1995, denominada “Ley de Seguro de Responsabilidad Obligatoria para vehículos a motor”, prevé que todo vehículo de motor que transite por las vías públicas del país, posea un seguro de responsabilidad pública para cubrir los daños que pudiera ocasionar a otros vehículos.

Esta Ley fue enmendada por la Ley 230 del año 2002.

- ❖ **Bolivia:** El seguro obligatorio de accidentes de tránsito fue introducido en Bolivia, mediante la Ley de Seguro 1883 de 25 de junio de 1998.

Específicamente, en el artículo 37, la mencionada ley establece la obligatoriedad para que todo propietario de vehículo automotor en el territorio de la República, cuente con el seguro obligatorio de accidente de tránsito.

Esta obligatoriedad se hace extensa a los vehículos de propiedad del Estado, es decir, los autos oficiales de los poderes legislativo, ejecutivo y judicial.

El seguro obligatorio de accidentes de tránsito del Estado Boliviano fue reglamentado por el Decreto Supremo No. 25785, expedido por el Presidente de dicho país el día 25 de mayo de 2000.

- ❖ **Colombia:** En Colombia se anunció la introducción del Seguro Obligatorio de Automóviles por el Capítulo IV de la Ley 100 de uso y circulación de vehículos de motor de 1993, en el que establece que “para transitar por el territorio nacional todo vehículo automotor debe

estar amparado por un seguro obligatorio vigente que cubra los daños corporales que se causen a las personas en accidente de tránsito”.

Como ha quedado establecido, este seguro sólo prevé la cobertura de daños corporales, dejando por fuera los daños producidos a la propiedad ajena.

El seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) como se le denomina, tiene como principales objetivos cubrir la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas; los gastos que se deban sufragar por atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, incapacidad permanente; los gastos funerarios y los ocasionados por el transporte de las víctimas a las entidades del sector salud. Las cuantías por lesiones en cada una de estas coberturas, en cuanto a la indemnización se refiere, varía, según el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente, a la cual se le aplicarán los porcentajes contenidos en las tablas respectivas.

El título del seguro obligatorio se denominará “certificado de movilización” previsto en el Decreto Ley 1809 de 1990, el cual será necesario para acreditar la vigencia del seguro.

El Instituto Nacional de Transporte y Tránsito (INTRA), lo mismo que las secretarías, departamentos, institutos, direcciones y demás organismos de tránsito de carácter departamental, distrital, municipal, exigirán el seguro para efecto de la expedición de las placas de circulación del vehículo, el traspaso del mismo y cualquier otra gestión relacionada con él.

En cuanto a la vigencia de este seguro, el mismo será anual, excepto en aquellos seguros expedidos con carácter transitorio para los vehículos que circulan por las zonas fronterizas.

Por último, se crea un Fondo de Seguro de Accidentes de Tránsito (FONSAT) con fines de interés público, para el pago de siniestros ocasionados por vehículos no identificados o no asegurados y como instrumento de apoyo para la Red de Atención de Urgencias del Sistema Nacional de Salud.

Los fondos que genere el FONSAT serán suministrados por las transferencias efectuadas por las entidades aseguradoras, contentivas en un 20% bimestral del valor de las primas emitidas por cada una de ellas, los aportes y donaciones en dinero o en especie de personas naturales y jurídicas, nacionales o extranjeras, los rendimientos de sus inversiones y los demás que reciba a cualquier título. Las compañías de seguros que operen este ramo, destinarán adicionalmente, el 3% anual de las primas que recauden para la realización conjunta de campañas de prevención vial nacional, en coordinación con las entidades estatales que adelanten programas en tal sentido.

- ❖ **Argentina:** En Argentina tenemos que la Ley de Seguro No.17418, en su Sección XII, denominada: Seguro de Transporte, es la que rige esta materia.

En su artículo 121, dice que:

El seguro de los riesgos de transporte por tierra se regirá por las disposiciones de esta ley y subsidiariamente por las relativas a los seguros marítimos.

El seguro de los riesgos de transporte por vías y aguas interiores se regirá por las disposiciones relativas a los seguros marítimos con las

modificaciones establecidas en los artículos siguientes.

- ❖ **España:** El seguro obligatorio de viajeros como se le conoce en España, fue instituido por el Real Decreto Ley de 25 de abril de 1928, y establecido por el Real Decreto Ley de 13 de octubre de 1928.

Fue reglamentado por el Decreto No. 486 de 6 de marzo de 1969.

En su artículo 2 determina que:

La cobertura garantizada por el seguro obligatorio de viajero comprende las prestaciones pecuniarias fijadas para los asegurados y la asistencia sanitaria de los servicios, con el contenido que este reglamento especifica y la salvedad establecida en el párrafo segundo del artículo 25.

Por su parte, el carácter obligatorio de este seguro, viene determinado en el artículo 3, de la siguiente manera:

El seguro que se regula en este reglamento tiene carácter obligatorio para los viajeros sin perjuicio de que estos puedan concertar cualquier otro seguro de accidente o de asistencia sanitaria con entidades de seguros legalmente autorizados... (Lo subrayado es nuestro).

Las anteriores premisas las hemos esbozado, para conocer, aunque en forma limitada que, en efecto, en diversas sociedades de nuestra urbe, las autoridades políticas han establecido de forma obligatoria este seguro para darle respuesta a la sociedad en los casos de accidentes de tránsito.

2.3.11. Proyectos de Reglamentación del Seguro Obligatorio de Automóviles

2.3.11.1. Antecedentes:

En el año 1941, cuando entró a regir el Decreto Ley 159 de 19 de septiembre, se estableció por primera vez en Panamá, el Seguro Obligatorio contra Daños a la Propiedad Ajena, resultando obligatorio por mandato de la ley la obtención de una póliza que garantizase el pago de daños a la propiedad ajena.

El artículo 12 del precitado Decreto Ley, señala lo siguiente:

Artículo 12: 90 días después de la vigencia del presente Decreto, todos los vehículos movidos por fuerza mecánica deben estar asegurados con

pólizas contra daños a la propiedad, en aquellas compañías de seguros que tengan en la República

no menos del 50% de su capital y de sus reservas.

La frase “aquellas compañías de seguros que tengan en la República no menos del 50% de su capital y de sus reservas”, fue declarada inconstitucional, mediante Sentencia expedida por la Corte Suprema de Justicia el 30 de diciembre de 1948, porque se consideraba tal medida muy exclusiva y odiosa, en virtud de que establecía un monopolio.

Con el correr de los años, las compañías de seguros se vieron precisadas a ir aumentando anualmente las primas correspondientes a este riesgo para poder cubrir así la enorme cantidad de reclamos de accidentes que se producían anualmente, dando lugar a la protesta de los compradores del llamado seguro obligatorio, ya que las primas cobradas resultaban prohibitivas para los asegurados.

Esta situación provocó que el Órgano Ejecutivo en el año 1960, expidiera un decreto que declaraba la no obligatoriedad del referido seguro contra daños a la propiedad ajena, dejando así sin efecto, el artículo 12 del Decreto Ley 159.

No podemos pasar por alto el hecho de que, a pesar de haberse instaurado por primera vez en Panamá este seguro, que tomaba en cuenta únicamente el aseguramiento contra daños a la propiedad ajena, no es menos cierto, que nuestro legislador soslayó dejando en un segundo plano la protección de la vida de los conductores y usuarios.

Posteriormente, a partir del año 1974, el Gobierno Nacional de aquel entonces, movido por el problema social, el bienestar general y en su interés de procurar la seguridad de los asociados y observando el alto índice de accidentes automovilísticos, llegó a la conclusión de que era una exigencia ineludible mejorar el sistema de control para evitar, en lo posible, los accidentes y garantizar al usuario que todo vehículo que transitara en el país respondiera de los daños y perjuicios que eventualmente pudiera causar su conductor.

En consecuencia, consideró necesario reanudar el estudio de un seguro obligatorio para todos los vehículos que transitaran en el territorio nacional. Fue así como después de consultar con todos los sectores involucrados entre los cuales se encontraban los sindicatos de transportes, la Dirección Nacional de Tránsito (hoy Autoridad de Tránsito) y las compañías de seguros, se logró la redacción de varios proyectos de leyes que regularían el seguro obligatorio de automóviles.

En concordancia con lo anterior, a partir del año 1993, fecha en que se creó el Decreto Ley 160 de 7 de junio de 1993, “por el cual se expide el Reglamento de Tránsito”, así como la ley 14 de 26 de mayo de 1993, “por el cual se regula el transporte terrestre público de pasajeros y se dictan otras disposiciones”, que disponen dentro de su articulado la obligatoriedad de este seguro, hasta el año 2001, no se ha podido concretizar en un sólo texto jurídico.

2.3.11.2. Proyectos de Reglamentos:

En la actualidad, existen varias propuestas de reglamentos para regular el Seguro Obligatorio de Automoviles en general en nuestro país.

El último proyecto de reglamento de seguro obligatorio discutido por las partes intervinientes se encuentra estructurado en cuatro (4) Títulos, seis (6) capítulos y veintinueve (29) artículos.

El Título Primero, denominado “**Del ámbito de aplicación y definiciones**”, se aplica un único capítulo y once (11) artículos. En él se dicta el reglamento de seguro obligatorio y se establecen, para evitar contradicciones,

claramente algunos conceptos. En cuanto al Seguro Obligatorio per se, las generalidades de ambas coberturas, lesiones personales y daños a la propiedad, establecen la forma como operaría el mismo, y las responsabilidades y derechos de las partes involucradas en su ejecución.

El Título Segundo, intitulado “**Accidentes Personales**” consta de tres (3) capítulos y ocho (8) artículos. Incluye el ámbito de aplicación, beneficios del seguro y los procedimientos en caso de reclamo en lo concerniente a la porción de las coberturas de Lesiones Personales.

El Título Tercero, llamado “**Daños a la Propiedad**”, que contiene dos (2) capítulos y siete (7) artículos, anexa todo lo relacionado con el ámbito de aplicación y procedimiento en caso de reclamo relacionado con las coberturas de Daños a la Propiedad Ajena.

El Título Cuarto, definido “**Fondo de Seguro Obligatorio**”, se infieren tres (3) artículos, destinados a crear y administrar un fondo para cubrir la indemnización a favor de un tercero cuando la persona que conduce no está autorizada para hacerlo.

No obstante estos comentarios, aquella reglamentación no ha tenido la aceptación necesaria para su puesta en vigencia, lo que ha ocasionado grandes problemas a la sociedad, como producto de las lesiones, muertes, daños a terceros, originados en los accidentes de tránsito.

Ante esta situación, el Estado tiene una nueva responsabilidad social como es la protección a las víctimas de la circulación vehicular, así como también las demás partes interesadas tienen ante sí la responsabilidad de una función social que la misma sociedad y las leyes les han encomendado.

De ahí que, para tales entidades, la idea de servicio no puede ceñirse únicamente a sus asegurados, ya que por la función social que le ha sido encargada, ha de extenderse también a las víctimas y perjudicados por los accidentes de tránsito, es decir, a los denominados terceros perjudicados.

En estas condiciones, ningún Estado moderno que tiene que velar por la salud y la integridad física de sus ciudadanos, debe permitir la circulación de vehículos sin la garantía adecuada para responder a los daños que causen, sin la solvencia necesaria para indemnizar a las potenciales víctimas. Para ello, es preciso establecer el principio de la obligatoriedad del seguro de

automóviles, ya que no es posible dejar el aseguramiento a la voluntad de los propios automovilistas.

La reglamentación del Seguro Obligatorio de Automóviles, más que una necesidad, es un requisito que formalmente ha establecido la ley, pero hasta el presente no ha habido acuerdo alguno, ni consenso para acometer esta situación.

Los cierto es que la sociedad reclama la puesta en vigencia de tal obligación para los conductores o propietarios de vehículos a motor.

2.3.12. Problemática del Seguro Obligatorio del Transporte Terrestre Público en Panamá

El Licenciado Carlos Alberto Voloj Pereira, en un artículo titulado ¿Posible solución al problema del Seguro Obligatorio del Transporte Público?, nos dice que:

...es una anomalía que los propios transportistas no quieren que se resuelva. Uno de los más grandes problemas del transporte público en Panamá, es conseguir que los transportistas se aseguren con un adecuado y suficiente seguro obligatorio de responsabilidad civil.

Esta deficiencia de no contar los transportes públicos con un necesario e imperativo seguro es

ya crónica, y dentro de su gravedad habitual se hace cada vez más aguda porque el número de unidades de autobuses y taxis crece constantemente, hasta haber alcanzado en el presente un número incalculable de vehículos...³¹

Sostiene el autor “que las causas fundamentales de los accidentes provocados por los autobuses se deben a dos factores: La velocidad y la indisciplina de los conductores”.³²

El Ex Director General de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, Licenciado Carlos Harris, expuso que:

...la medida de la implementación del seguro obligatorio para autos, conlleva una lucha ardua, ante los argumentos planteados por las aseguradoras de que la flota vehicular en Panamá, asciende a miles de chatarra, lo cual es completamente falso.

Expresó ante un foro organizado por el Colegio Nacional de Productores de Seguros (CONALPROSE) que iba a proponer al gobierno la creación de una aseguradora estatal para lograr implementar dicho seguro.³³

³¹ VOLOJ PEREIRA, Carlos Alberto. **Revista COSMOSEGUROS**, pág. 7.

³² **Ibidem**, pág. 8.

³³ **El Seguro Obligatorio para Autos**, tema desarrollado por el Licenciado Carlos Harris, en el Seminario organizado por el Colegio Nacional de Productores de Seguros (CONALPROSE), y realizado en el Hotel Continental, en julio de 2000.

En lo que a la creación de la posible y futura compañía de seguros del transporte público, también participa el Licenciado Carlos Alberto Voloj Pereira, ya que plantea:

...que esta empresa podría dividir su paquete de acciones entre porciones así: Una tercera parte para el grupo de gremial transportista; otra tercera parte para el grupo de las compañías existentes de seguros que deseen participar; y, la última y tercera parte, para el público en general.

*De esta forma estarían involucrados en esa magna operación aseguradora todas las partes interesadas.*³⁴

2.3.12.1. Entidades participantes:

En el seguro obligatorio de transporte terrestre público de pasajeros podemos identificar los diversos gremios o personas participantes: el Estado, las empresas aseguradoras, los gremios transportistas y los usuarios.

2.3.12.1. El Estado:

El Estado es el ente que se encarga de poner las reglas del juego en materia de seguros.

³⁴ VOLOJ PEREIRA, Carlos Alberto. **Ob. Cit.**, pág. 10.

Y es que, la oferta y demanda no puede recaer sobre uno de los actores de esta actividad empresarial, habida cuenta que se valdrían de su posición, para obtener grandes ganancias, en desmedro de las partes restantes.

Es por ello, que el Estado juega un papel preponderante en cuanto al seguro se refiere como garante de la sociedad.

2.3.12.1.2. La Empresa Privada:

La empresa privada participa en el ramo del seguro a través de las compañías de seguros.

Con toda su infraestructura económica y administrativa, ofrece al público en general, particulares, personas naturales y jurídicas, toda la gama de seguros existentes en la actualidad.

De tal suerte, que las aseguradoras prestan un servicio de grandes dimensiones políticas, sociales y económicas.

La explotación del ramo de seguro constituye en Panamá una cartera o negocio lucrativo de grandes proporciones.

Las empresas aseguradoras han desarrollado un mercado asegurador que conlleva ganancias millonarias anualmente.

Mediante Ley 59 de 20 de julio de 1996, se reglamenta en Panamá las entidades de seguros, administradoras de empresas y corredores o ajustadores de seguros y la profesión de corredor o productor de seguros.

La Asociación Panameña de Aseguradores (APADEA) es la entidad que agrupa a las compañías de seguros autorizadas para operar en Panamá.

Entre las compañías de seguros afiliadas a la APADEA, se encuentran:

- American Assurance Corp.
- American Life Ins. Co.
- Aseguradora Ancón, S.A. *
- Aseguradora Comercial de Panamá, S.A. *
- Aseguradora Mundial, S.A. *
- ASSA Compañía. de Seguros, S.A. *
- Assicurazioni Generali, S.p.A. *
- British American Ins. Co.

- Capital de Seguros, S.A.
- Cía. Istmeña de Seguros, S.A.
- Cía. Internacional de Seguros, S.A. *
- Compañía Nacional de Seguros, S.A. *
- Interoceánica de Seguros, S.A. *
- National Union Fire, Ins. Co. *
- Panamerican Life Ins. Co. *
- Seguros FEDPA, S.A. *

* Compañías que manejan el ramo de seguro de automóviles.

2.3.12.1.3. Gremios transportistas:

En este sector se aglutinan los dueños de autobuses y taxis, y los llamados palancas que, en su gran mayoría, son los encargados del manejo diario de estas unidades rodantes. Es innegable el poder beligerante de este grupo en nuestra colectividad.

Hubo un momento en nuestra historia social que dicho grupo gozó no sólo de grandes ventajas, sino que también adoptó un papel fundamental en el transporte.

Actualmente, nos hemos podido percatar que el divisionismo general ha hecho disipar su fuerza y poderío, existiendo en la actualidad múltiples gremios transportistas.

2.3.12.1.4. Su Previsión Social:

El seguro obligatorio del transporte terrestre público de pasajeros está consagrado en nuestra legislación positiva en varios textos legales.

En el Decreto 160 de 7 de junio de 1993, expedido por el Ministerio de Gobierno y Justicia, por el cual se expide el Reglamento de Tránsito Vehicular de la República de Panamá, en su artículo 106 se establece la obligatoriedad de dicho seguro.

La norma en cuestión es del tenor siguiente:

Artículo 106: Todo propietario de vehículo está obligado a mantener vigente un seguro de

responsabilidad civil frente a terceros por el monto mínimo establecido por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros conjuntamente con la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.

Para tales efectos se emitirá la reglamentación correspondiente por el Ministerio de Comercio e Industrias. (Lo subrayado es nuestro).

La anterior disposición legal es un tanto imprecisa en lo que atañe a la cobertura de los riesgos asumidos, causados y a la reparación del daño, señalando un monto que deberá ser establecido por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros, en asocio con la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, ahora, Autoridad Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.

Por su parte, el artículo 58 de la Ley 14 de 26 de mayo de 1993, “por la cual se regula el transporte terrestre público de pasajeros y se dictan otras disposiciones”, preceptúa que:

Artículo 58: Establécese la obligación de contratar una póliza de seguro para todos los vehículos de transporte terrestre público que circulen en el

territorio nacional con el propósito de garantizar en caso de accidente la indemnización por lesión,

muerte y daños a personas y/o a la propiedad privada.

Para el debido cumplimiento de los fines de este artículo, los propietarios de dichos vehículos deberán suscribir y tener en vigencia una póliza de seguro, de acuerdo con el mínimo de condiciones, coberturas y límites que determine el Ente Regulador.

Para dar cumplimiento a lo establecido en este artículo, el Ente Regulador promoverá con las compañías aseguradoras tarifas especiales reducidas para los transportistas. (Lo subrayado es nuestro).

Carlos Harris, en su artículo denominado “Más vale la pena estar asegurado”, publicado en una revista, en julio del año 2000, externó en cuanto a la puesta en vigencia del seguro obligatorio de automóvil, que:

En nuestro país, a partir del año 1993, se establece mediante dos normas legales, el seguro obligatorio de responsabilidad civil, para daños y lesiones causados por los propietarios de todos los vehículos a motor que circulen en el territorio nacional, a saber, en el artículo 106 del Decreto 160 de 7 de junio de 1993, y el artículo 58 de la Ley 14 de 26 de mayo de 1993...

En los países desarrollados como Estados Unidos de Norteamérica y en los miembros de la Comunidad Europea, la institución funciona exitosamente con la modalidad de pólizas que cubren el riesgo de automóviles en forma completa, es decir la responsabilidad civil por daños a la

propiedad ajena y lesiones personales y muerte de terceras personas.

Algunos proponen una modalidad de aplicar el seguro obligatorio solamente por las lesiones personales y muertes que se causen, póliza que no cubriría los daños causados a otros automóviles y a otro tipo de propiedades, es decir que los daños sufridos por el automóvil afectado en una colisión, no estarán cubiertos por el responsable... esta última modalidad no es conveniente a la realidad de nuestro país en donde la mayoría de los accidentes producen daño a los vehículos afectados y en la mayoría de los casos los responsables no responden por los daños.³⁵

2.3.12.1.5. La Prima:

Este elemento, constituye uno de los puntos más conflictivos en lo que al seguro obligatorio de automóviles se refiere y, particularmente, si se aplica al transporte público.

No ha habido consenso en este aspecto ni por las aseguradoras, ni por los gremios del transporte, ni tampoco, por parte del Estado.

³⁵ **HARRIS**, Carlos. **Más vale la pena estar asegurado**. Artículo publicado en la revista, julio, 2000, pág. 12.

Hay algunos que opinan que como la mayor parte de las unidades de buses y autobuses son chatarras, por ello, es difícil tenerlas como objeto del seguro, el cual representaría un fuerte gasto para el sector transportista.

Algunas empresas de seguros han diseñado propuestas para determinar tanto la prima, coberturas y demás aspectos en el seguro para el transporte público.

Así tenemos, que una empresa aseguradora plantea:

CUADRO No. 1
TARIFAS PROPUESTAS PARA BUSES Y TAXIS

A. LESIONES CORPORALES				
LÍMITE	TAXIS	BUSES		
		ESCOLAR /PRIVADO	PÚBLICO MEDIANO	PUBLICICO PESADO
5/10	150	130	165	175
10/30	195	185	215	225
B. DAÑOS A LA PROPIEDAD AJENA				
LÍMITE	TAXIS	BUSES		
		ESCOLAR /PRIVADO	PÚBLICO MEDIANO	PUBLICICO PESADO
DEDUCIBLES	125	100	200	250

5,000	180	150	200	225
10,000	205	180	230	250

Fuente: Mdela G/ndel. 14 de junio de 1993. Última propuesta.

Otra de las empresas aseguradoras, por su parte, expone que las tarifas para microbuses, buses y taxis, puede ser la siguiente:

CUADRO No. 2

Micro-buses		Alternativa 1			Alternativas 2		
COBERTURAS	DEDUCIBLES	LIMITES	PRIMAS	DEDUCIBLES	LIMITES	PRIMAS	
LESIONES CORPORALES		5/10	60.00		10/20	90.00	
DAÑOS PROP. AJENA	150.00	5,000.00	<u>100.00</u>	150.00	10,000.00	110.00	
			160.00			200.00	
			8.00			10.00	
5% ITBM			168.00			210.00	
TOTAL							

Buses		Alternativa 1			Alternativas 2		
COBERTURAS	DEDUCIBLES	LIMITES	PRIMAS	DEDUCIBLES	LIMITES	PRIMAS	
LESIONES CORPORALES		5/10	110.00		10/20	140.00	
DAÑOS PROP. AJENA	250.00	5,000.00	<u>140.00</u>	250.00	10,000.00	180.00	

5% ITBM			250.00			320.00
			12.50			16.00
TOTAL			262.50			336.00

Taxis		Alternativa 1			Alternativas 2		
COBERTURAS	DEDUCIBLES	LIMITES	PRIMAS	DEDUCIBLES	LIMITES	PRIMAS	
LESIONES CORPORALES		5/10	90.00		10/20	120.00	
DAÑOS PROP. AJENA	150.00	5,000.00	<u>130.00</u>	150.00	10,000.00	150.00	
5% ITBM			220.00			270.00	
			11.00			13.50	
TOTAL			168.00			263.50	

CUADRO No. 3
TARIFA DE ACCIDENTES PERSONALES PARA ASIENTOS DE CONDUCTORES
Y PASAJEROS

VEHÍCULOS DE PASAJEROS PÚBLICOS – RUTA REGIONAL (BUSITOS)
LIMITE MÁXIMO B/.10,000.00

TARIFA ANUAL POR CADA MIL

	CONDUCTOR	PASAJEROS
Muerte Accidental e		
Incapacidad Total y Permanente	0.85	0.65
Reembolso de Gastos Médicos	8.00	8.00

VEHÍCULOS DE PASAJEROS PÚBLICOS – INTERPROVINCIAL (BUSITOS)

Muerte Accidental e		
Incapacidad Total y Permanente	1.00	0.80

Reembolso de Gastos Médicos	8.00	7.00
-----------------------------	------	------

VEHÍCULOS DE PASAJEROS PÚBLICOS – RUTA METROPOLITANA (BUSES)

Muerte Accidental e		
Incapacidad Total y Permanente	0.75	0.50
Reembolso de Gastos Médicos	7.00	6.00

VEHÍCULOS DE PASAJEROS PÚBLICOS – INTERPROVINCIAL (BUSES)

Muerte Accidental e		
Incapacidad Total y Permanente	0.90	0.60
Reembolso de Gastos Médicos	7.00	6.00

VEHÍCULOS DE PASAJEROS PÚBLICOS – COLEGIAL (PERIODO ESCOLAR)

Muerte Accidental e		
Incapacidad Total y Permanente		
Reembolso de Gastos Médicos		2.50

Las tarifas anteriores se han traído a colación sólo a título de ejemplo, por cuanto casi todas las empresas aseguradoras tienen su criterio sobre como estimar la prima en esta materia.

Lo cierto es que se hace un tanto difícil debido a múltiples factores llegar a un nivel estándar, o medianamente aceptable del cuántum de la prima en el sector referente al servicio del transporte público de pasajeros, habida cuenta de la complejidad del problema.

2.3.12.1.6. La Situación Vial:

En nuestro país, un factor determinante en lo que se refiere al transporte terrestre, lo constituye el sistema vial.

Una leve mirada nos enseña que las calles en Panamá no fueron diseñadas en su mayoría para resistir la pesada carga de los propietarios de vehículos, además, de que muchas son angostas y no le proporcionan el mantenimiento adecuado.

No obstante, en los últimos años ha habido un marcado interés de los gobiernos de dotar a algunos sectores de líneas, vías y calles para lograr el desarrollo del país.

Actualmente, se han construido algunas autopistas, los corredores norte y sur, así como se han ampliado otras vías importantes hacia Colón, o Chorrera, lo que ha permitido un desplazamiento y flujo vehicular más expedito, aunque se hace necesario volver a repetir, sin un marcado mantenimiento de las mismas.

2.3.12.1.7. Otros Aspectos Determinantes:

La puesta en marcha de un sistema de seguro obligatorio para el transporte público en Panamá requiere del concurso de todos aquéllos que a diario transitan por este escabroso problema.

Es por ello, que para la buena marcha del transporte se requiere del consenso y participación del Estado, la empresa privada y los usuarios del transporte, al igual que los sindicatos o cooperativas y empresas del transporte.

Igualmente, para la elaboración de una prima que satisfaga los intereses colectivos se deben tomar en consideración todos los elementos que afectan e inciden directamente en la materia objeto del presente estudio.

2.3.12.1.8. Incidencias, Implicaciones y Perspectivas:

Toda la actividad humana requiere de diversos medios y formas de transporte.

La movilización de las personas hacia sus áreas de trabajo, a las escuelas, institutos, el desplazamiento de las materias primas, su elaboración o proceso de producción y destino hacia el consumidor, obligatoriamente,

necesitará del acarreo respectivo por las áreas o arterias destinadas para ello.

Estas últimas, por lo general, no se encuentran en óptimas condiciones para satisfacer la urgente necesidad de colocar, tanto a las cosas como a las personas a sus lugares de destino.

Entonces, tenemos que las implicaciones que esta situación comporta hace del transporte una de las materias de Estado en la actualidad.

Igualmente, es de destacar que la flota vehicular existente, destinada al transporte público de pasajeros no es la más adecuada.

Este último factor ha sido determinante al momento de poner en práctica el seguro obligatorio en el sector público de pasajeros, habida cuenta que ha sido un enorme escollo en lo que a la determinación de la prima se refiere, ya que las aseguradoras sostienen que la flota vehicular destinada al transporte de pasajeros en un gran porcentaje está inservible o deteriorada lo que hace más difícil llegar a elaborar un sistema adecuado y razonable para los que en esta área se desenvuelven.

Consideramos que habrá que sentarse en la mesa de negociaciones, y que todas las partes: el Gobierno, sindicatos, cooperativas, bancos, aseguradoras, transportistas y usuarios, en base a un consenso, lleguen a acuerdos en provecho de las grandes mayorías de ciudadanos y personas que requieren de este servicio público para desplazarse de un lugar a otro.

CAPÍTULO TERCERO:
MARCO DE APLICACIÓN

El marco metodológico comprende la identificación de los principales elementos que le permiten al investigador recoger y analizar cada dato relacionado con el problema que se pretende resolver; en consecuencia, considera los siguientes aspectos:

3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Este estudio es descriptivo por cuanto se estudian las variables en su contexto natural; en otras palabras, se pretende describir y analizar la necesidad de crear el seguro obligatorio de transporte público de pasajeros.

3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA

3.2.1. Población

La población objeto de estudio está conformada por los transportistas del transporte público de la urbe capitalina, usuarios de este transporte, ejecutivos del sector asegurador (aseguradores y productores de seguros); Superintendencia de Seguro y Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre.

3.2.2. Muestra

La muestra se seleccionó al azar y de manera aleatoria de la población total, y está constituida por: 20 transportistas, 30 usuarios, 1 representante de cada uno de ocho (8) ejecutivos del sector asegurador que corresponden al ramo de automóviles (aseguradores y productores de seguros); 1 representante de la Superintendencia de Seguro y 1 representante de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre.

3.3. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS

3.3.1. Técnicas

3.3.1.1. Entrevistas Abiertas:

Las entrevistas abiertas estuvieron dirigidas al sector seguros, entre los que se encuentran: los ejecutivos del sector asegurador (aseguradores) y la Superintendencia de Seguro; de igual manera, se dirigió a la institución encargada de dar cumplimiento a la Ley, en cuanto al seguro para el

transporte público se refiere, es decir, la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre.

3.3.1.2. Encuestas:

Las encuestas fueron aplicadas a los transportistas y usuarios de la urbe capitalina.

3.3.2. Instrumentos

Los instrumentos que se utilizaron para la recolección de datos fueron los siguientes:

3.3.2.1. Cuestionarios:

Se aplicaron cinco (5) cuestionarios: uno (1) dirigido a transportistas; uno (1) dirigido a transportistas y usuarios del transporte público; uno (1) para cada uno de los ejecutivos del sector asegurador (aseguradores); uno (1) a la Superintendencia de Seguro; y, por último, uno (1) a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre.

El cuestionario dirigido a los transportistas y usuarios del transporte público capitalino estuvo compuesto de dos tipos de preguntas: unas abiertas para que cada participante expresara sus opiniones sin ningún tipo de control por parte del investigador; y otras semi-abiertas, con dos alternativas de respuestas (SI – NO) que, a su vez, permiten explicar el por qué de su respuesta.

El cuestionario dirigido a los ejecutivos del sector asegurador (aseguradores), a la Superintendencia de Seguro y a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre estuvo conformado de preguntas abiertas que permiten expresar abiertamente sus opiniones.

3.3.2.2. Grabaciones:

Las entrevistas fueron grabadas para garantizar los niveles de confiabilidad y objetividad del registro final.

3.3.2.3. Análisis Documental:

Se revisó y analizó la información referente al seguro del transporte público que aparece documentado en las aseguradoras y en la Ley, con el propósito

de comprender la importancia y beneficios de su aplicación para el transporte público de pasajeros.

3.4. PROCEDIMIENTOS

Los pasos que se siguieron para este estudio fueron:

- Búsqueda de antecedentes.
- Descripción de la situación que generaba el estudio.
- Delimitación del estudio.
- Sustentación, para presentar la importancia y aporte del estudio.
- Revisión de bibliografía.
- Selección del tipo de estudio.
- Selección y descripción de las características del estudio.
- Selección de las características de la población.
- Elaboración del marco teórico.
- Aplicación de técnicas e instrumentos para recoger información.
- Análisis de los datos obtenidos, a través de los instrumentos de investigación.
- Elaboración de conclusiones y recomendaciones.

- Presentación y Sustentación de la Investigación.

CAPÍTULO CUARTO:
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1. INTERPRETACIÓN Y TABULACIÓN DE DATOS

En esta sección del Capítulo Cuatro, se encuentran los datos obtenidos de la muestra objeto de estudio, a través de gráficas y cuadros, cuyos resultados se analizan de la siguiente forma: muestra de transportistas; muestra de usuarios; muestra de ejecutivos del sector asegurador (aseguradores); Superintendencia de Seguro y Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre.

4.1.1. Muestra de Transportistas

La muestra de transportistas encuestados estuvo comprendida, en su mayoría, por personas cuyas edades oscilan entre los 41 o más años de edad. Cabe destacar que la participación fue totalmente masculina, tal como se percibe en el cuadro que a continuación se presenta.

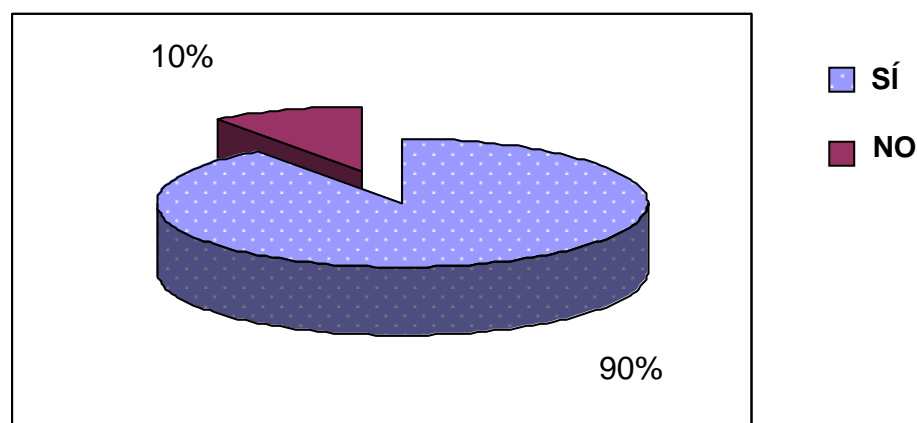
CUADRO Nº 1
MUESTRA DE TRANSPORTISTAS ENCUESTADOS, SEGÚN EDAD Y SEXO

EDAD \ SEXO	MASCULINO	
	n	%
Totales	20	100
Menos de 25 años	1	5.0
26 a 30 años	5	25.0
31 a 35 años	3	15.0
36 a 40 años	2	10.0
Más de 41 años	9	45.0

Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 20 transportistas de la urbe

Como se dijo anteriormente, la mayoría de los transportistas encuestados, es decir, el 45% (9) se encuentran en edades superiores a los 41 años. Cabe señalar, que también hubo un grupo determinante de personas jóvenes, cuyas edades oscilaban entre los 26 y 30 años de edad; éstos representaron el 25% (5).

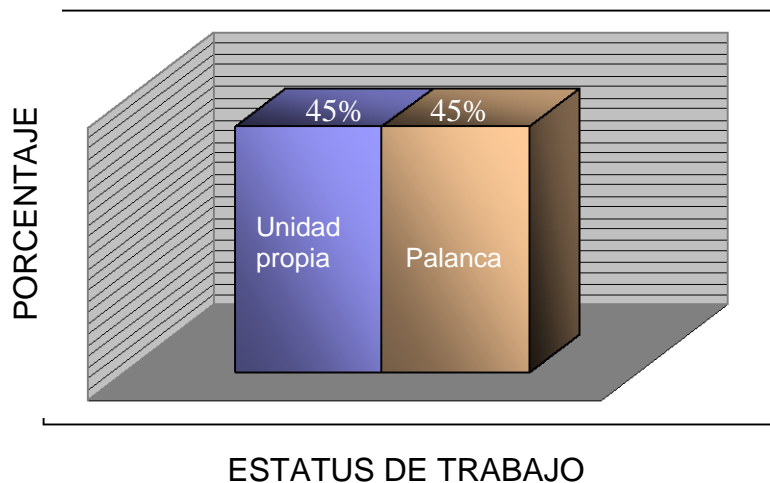
GRÁFICA No. 1
RESPUESTAS DE LOS TRANSPORTISTAS EN TORNO A SI TRABAJA ACTUALMENTE CON ALGUNA UNIDAD



Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 20 transportistas de la urbe

La mayor parte de los transportistas respondió que sí trabajan con una unidad de transporte (90%). Un grupo minoritario contestó que no (10%); entre las razones presentadas por estos últimos, cabe destacar: propietario de varias unidades manejadas por palancas y chequeador de piquera.

GRÁFICA No. 2
RESPUESTAS DE LOS TRANSPORTISTAS EN TORNO A SI TRABAJA
CON UNIDAD PROPIA O COMO PALANCA



Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 20 transportistas de la urbe

Un dato importante que se debe señalar entre los transportistas encuestados es que existen valores equitativos entre quienes respondieron que trabajan con unidad propia y aquéllos que trabajan como palaca.

CUADRO Nº 2
AÑOS EN LA PROFESIÓN COMO TRANSPORTISTAS

AÑOS EN LA PROFESIÓN	n	%
Menos de 5 años	6	30.0
6-10 años	6	30.0
11-15 años	2	10.0
16-20 años	1	5.0
Más de 20 años	5	25.0

Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 20 transportistas de la urbe

La mayoría de los transportistas encuestados tienen menos de 10 años en esta profesión.

**CUADRO Nº 3
NÚMERO DE RUTAS QUE EXISTEN EN LA URBE
METROPOLITANA**

No. DE RUTAS	N	%
35-44	1	5.0
45-54	---	---
55-64	1	5.0
65-74	2	10.0
No sabe	16	80.0

Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 20 transportistas de la urbe

Se observa en el cuadro que los transportistas no conocen el número exacto de rutas que existen en la urbe metropolitana.

**CUADRO Nº 4
CONSIDERACIONES DE LOS TRANSPORTISTAS EN TORNO A SI
EL NÚMERO DE RUTAS QUE EXISTE EN LA URBE METROPOLITANA
SATISFACE LAS NECESIDADES DE LOS USUARIOS**

CONSIDERACIONES	N	%
SÍ	14	70.0
NO	6	30.0

Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 20 transportistas de la urbe

El mayor porcentaje de los transportistas encuestados (70%) respondió SÍ ante la interrogante; sin embargo, el 30% considera que el número de rutas existente en la urbe metropolitana está saturado. Cabe destacar, que el

primer grupo consideró también que el número de rutas se encuentra muy saturado.

CUADRO Nº 5
CONSIDERACIONES DE LOS TRANSPORTISTAS ENCUESTADOS
EN TORNO A LAS RUTAS ADICIONALES QUE DEBEN
IMPLEMENTARSE

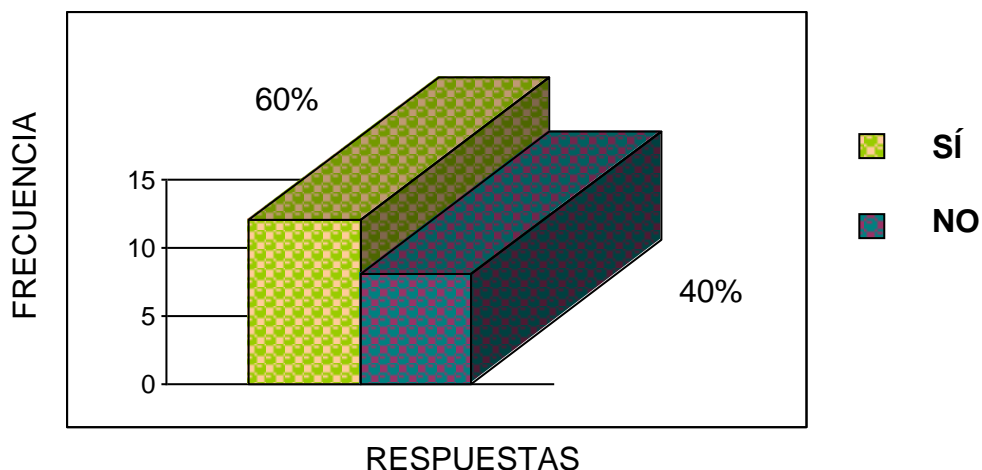
CONSIDERACIONES	N	%
Eliminar rutas	5	25.0
Aumentar rutas	15	75.0

Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 20 transportistas de la urbe

A pesar de que en el cuadro anterior se observa que la mayor parte de la población de transportistas encuestados consideró que el número de rutas existentes en la urbe metropolitana satisface las necesidades de los usuarios, en el presente cuadro se evidencia una postura contraria, ya que estos, en su mayoría, opinaron que debe aumentarse el número de rutas (75%).

Algunas de las rutas sugeridas por los mismos son: más rutas internas; Ciudad Bolívar-Vía España, Ciudad Bolívar-Transístmica; Ruta 3 (Panamá Viejo-Transístmica), Panamá Viejo-Tumba Muerto; Mañanita-Transístmica; Mañanita-Corredor Norte; entre otras.

GRÁFICA No. 3
RESPUESTA DE LOS TRANSPORTISTAS EN TORNO A SI SE SIENTEN
SATISFECHOS CON LA TARIFA QUE PAGAN LOS USUARIOS

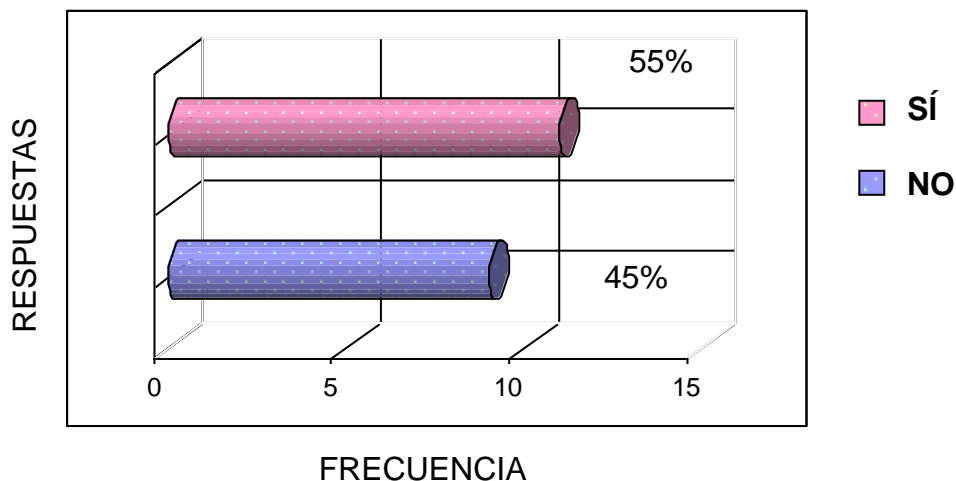


Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 20 transportistas de la urbe

La mayoría de los transportistas encuestados (60%) respondieron que se sienten satisfechos con la tarifa que pagan los usuarios; no obstante, los mismos manifestaron estar de acuerdo siempre y cuando no exista aumento en el precio del combustible y en el mantenimiento de los autobuses. Un porcentaje menor (40%), manifestó que se siente insatisfecho con la tarifa actual, debido a que ésta no cubre el mantenimiento de los autobuses y el aumento del combustible; por otro lado, los estudiantes pagan una tarifa muy baja por el servicio que reciben.

Actualmente este porcentaje puede variar, debido al alto costo que se paga por el combustible.

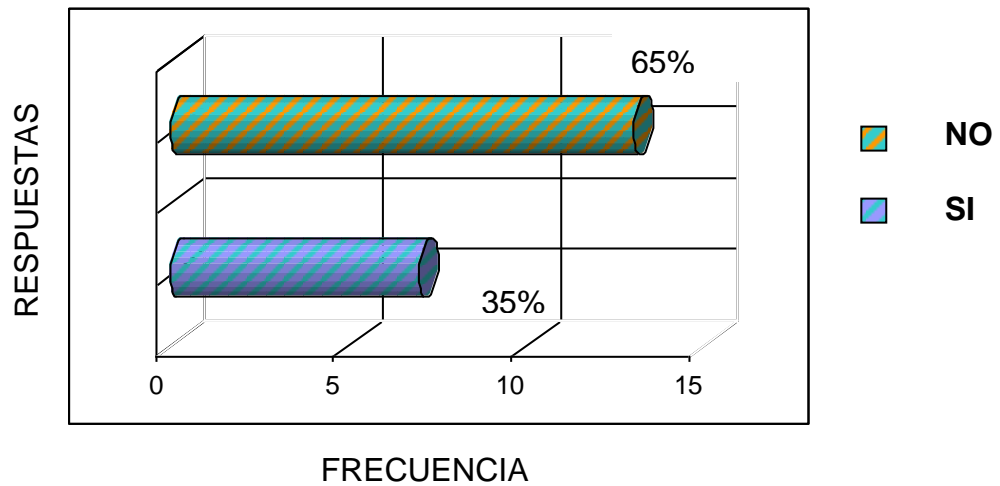
GRÁFICA No. 4
RESPUESTA DE LOS TRANSPORTISTAS EN TORNO A SI CONSIENTEN
QUE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO REÚNEN
CONDICIONES FÍSICAS Y MECÁNICAS APROPIADAS



Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 20 transportistas de la urbe

Se observa en la gráfica que la mayor parte de transportistas encuestados (55%) respondieron que las unidades de transporte público que circulan en las diferentes rutas de la urbe metropolitana, reúnen condiciones físicas y mecánicas apropiadas para satisfacer las necesidades de sus usuarios. Otro porcentaje más reducido, pero significativo, respondió que las unidades no reúnen condiciones adecuadas, debido a que muchas poseen asientos y pintura deteriorada, llantas lisas, carrocería dañada, etc. Este grupo indicó que no tienen facilidades de financiamiento para cambiar dichas unidades.

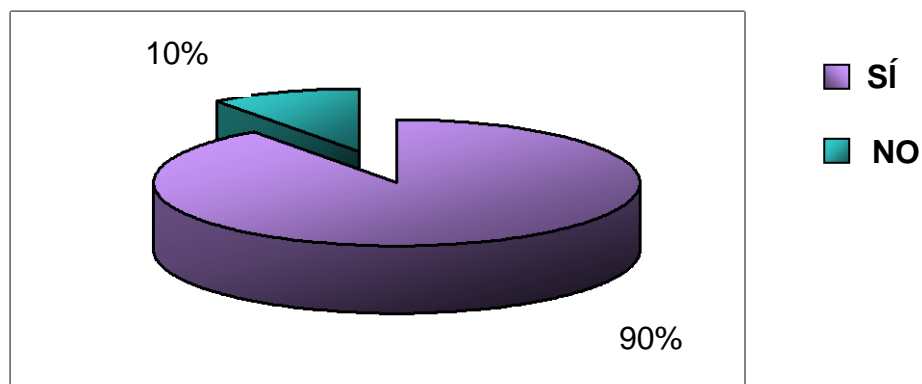
GRÁFICA No. 5
RESPUESTA DE LOS TRANSPORTISTAS EN RELACIÓN A SI CONOCEN
UNA NORMA JURÍDICA QUE REGULE EL SEGURO OBLIGATORIO EN
EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJERO



Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 20 transportistas de la urbe

Se evidencia a través de la gráfica que la mayor parte de los transportistas encuestados desconocen la existencia de una norma jurídica que regule el seguro obligatorio para el transporte público de pasajero.

GRÁFICA No. 6
RESPUESTAS DE LOS TRANSPORTISTAS EN CUANTO A LA
CONVENIENCIA DE REGLAMENTAR EL SEGURO OBLIGATORIO PARA
EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJERO



Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 20 transportistas de la urbe

Se aprecia en la gráfica que la mayor frecuencia se encuentra en la respuesta afirmativa, ya que los transportistas encuestados creen en la conveniencia de reglamentar el seguro obligatorio para el transporte público de pasajeros, pues así se logra beneficiar a terceros en caso de colisión por imprudencia de algunos conductores.

4.1.2. Muestra de Usuarios

La muestra de usuarios encuestados estuvo comprendida por personas de diferentes edades. Cabe destacar que la participación del sexo femenino fue mayor a la del sexo masculino, tal como se percibe en el cuadro que a continuación presentamos.

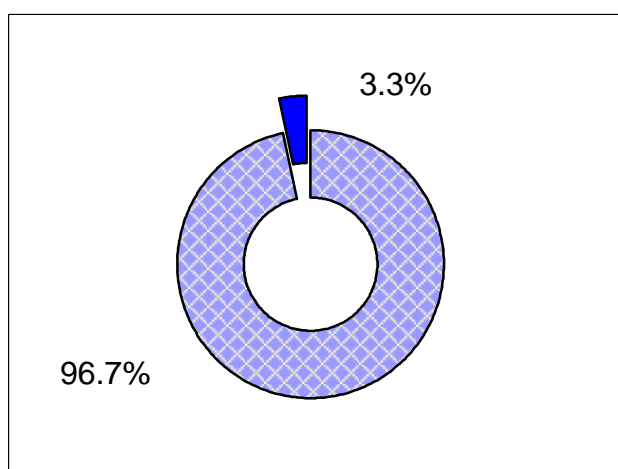
CUADRO N° 6
MUESTRA DE USUARIOS ENCUESTADOS, SEGÚN EDAD Y SEXO

SEXO \ EDAD	FEMENINO		MASCULINO	
	n	%	n	%
Totales	23	76.7	7	23.3
Menos de 25 años	2	6.7	---	---
26 a 30 años	7	23.3	1	3.3
31 a 35 años	2	6.7	2	6.7
36 a 40 años	---	---	3	10.0
Más de 41 años	12	40.0	1	3.3

Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 30 usuarios de la urbe

Se observa en el cuadro que la mayor parte de usuarios encuestados corresponde al sexo femenino, en edades mayores a los 41 años y entre 26 a 30 años.

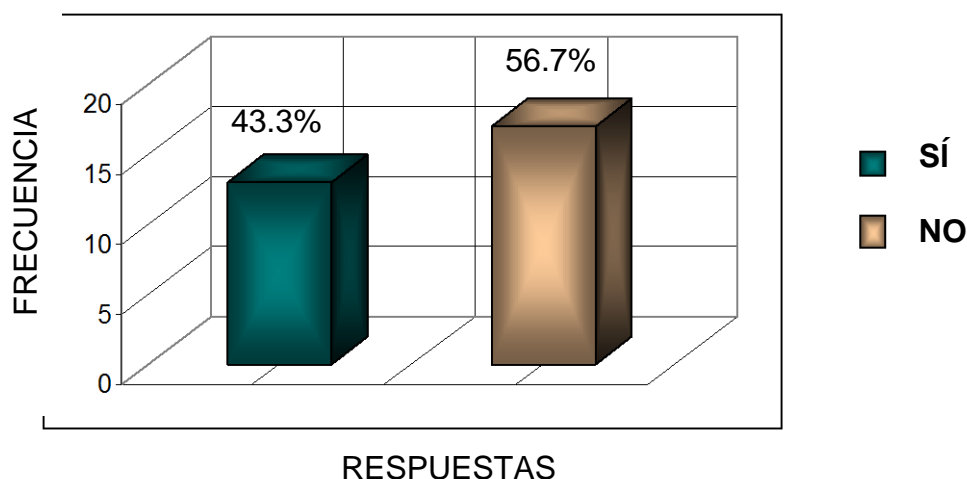
GRÁFICA No. 7
RESPUESTAS DE LOS USUARIOS EN TORNO A SI UTILIZA EL TRANSPORTE PÚBLICO



Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 30 usuarios de la urbe

Casi la totalidad de los usuarios encuestados indicó que utiliza el transporte público con regularidad.

GRÁFICA No. 8
RESPUESTAS DE LOS USUARIOS EN CUANTO A SI EL NÚMERO DE RUTAS QUE EXISTE EN LA URBE METROPOLITANA SATISFACE SUS NECESIDADES



Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 30 usuarios de la urbe

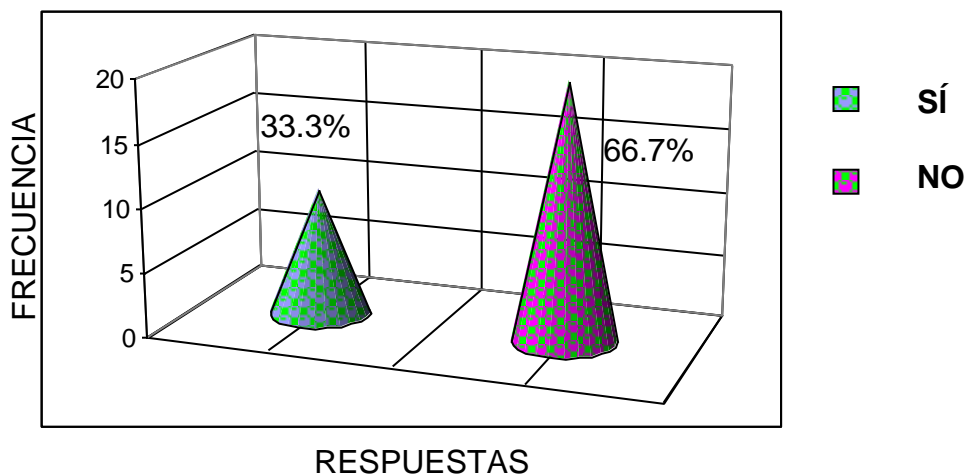
El 56.7% de los usuarios encuestados consideró que el número de rutas no satisface sus necesidades; mientras que el 43.3% contestó afirmativamente. Entre las rutas indicadas por el primer grupo que deben implementarse, cabe destacar: Corredor Sur hasta finalizar la Gran Terminal de Albrook, Ciudad Bolívar-Transístmica, Ciudad Bolívar-Vía España, Santa Librada-Villa Zaita, Paso Blanco-Transístmica, Paso Blanco-Tumba Muerto, Chepo-Tansístmica, Chepo-Tumba Muerto, Don Bosco-Tumba Muerto; Ruta 3 (Panamá Viejo-Transístmica), más rutas internas, entre otras.

Un aspecto que se debe resaltar, en este sentido, es que el grupo de usuarios encuestados utilizan frecuentemente las siguientes rutas, las cuales se presentan en orden descendente al número de frecuencia:

Vías de acceso múltiples:	9
Tocumen	5
Ruta Interna	3
Veranillo	3
Mañanita	2
Pedregal	2
Paso Blanco	1
Chepo	1
Santa Librada	1
Ciudad Bolívar	1
Don Bosco	1
Corredor Norte	1

Nota: Las vías de acceso múltiples son aquellas utilizadas de forma continua y variada por los usuarios para su traslado diario.

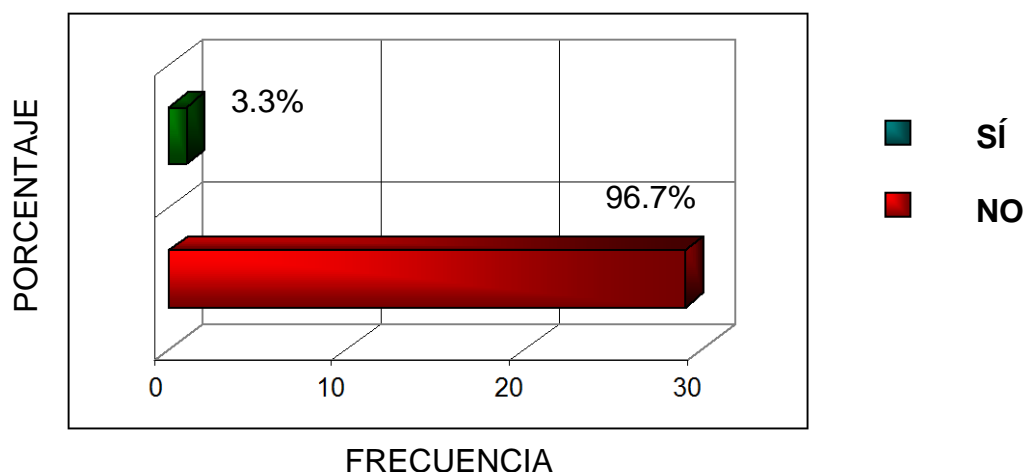
GRÁFICA No. 9
RESPUESTAS DE LOS USUARIOS EN CUANTO A SI SE SIENTEN SATISFECHOS CON LA TARIFA QUE SE PAGA POR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA URBE METROPOLITANA



Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 30 usuarios de la urbe

Se observa en la gráfica, que la mayor parte de los usuarios muestran insatisfacción por la tarifa pagada por el servicio del transporte público. Entre las razones manifestadas por los mismos, se pueden señalar: se deben mejorar las condiciones de las unidades; el servicio prestado no llena las expectativas del usuario; no cumplen con las exigencias actuales; no se ha mejorado el transporte en su totalidad; no se presta buen servicio; no hay seguridad para el usuario.

GRÁFICA No. 10
RESPUESTA DE LOS USUARIOS EN TORNO A SI CONSIENTEN QUE
LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO REÚNEN CONDICIONES
FÍSICAS Y MECÁNICAS APROPIADAS

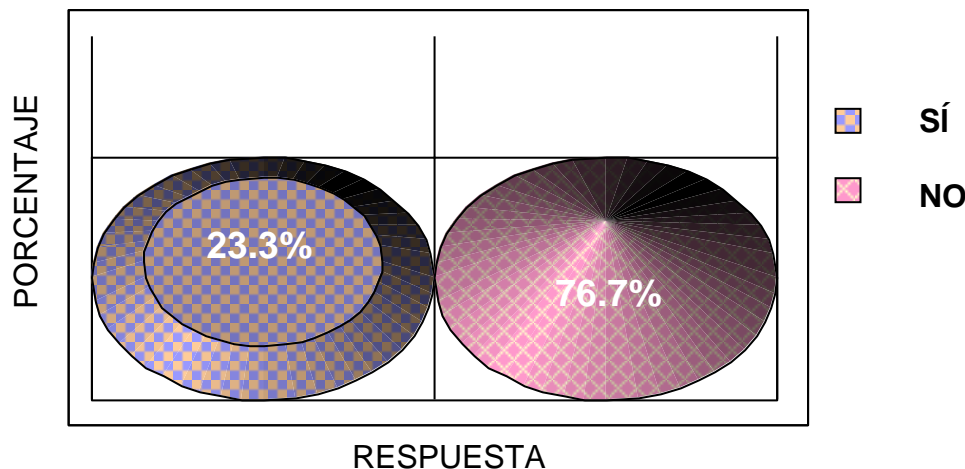


Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 30 usuarios de la urbe

Casi en su totalidad (96.7%), los usuarios respondieron que las unidades de transporte público que circulan en las diferentes rutas de la urbe metropolitana no reúnen condiciones físicas y mecánicas apropiadas para

satisfacer sus necesidades. Las razones expresadas por este grupo fueron las siguientes: los autobuses se encuentran en mal estado; las autoridades no hacen cumplir las leyes; falta de subsidio a los transportistas por parte de las autoridades; las unidades son manejadas por personal no idóneos.

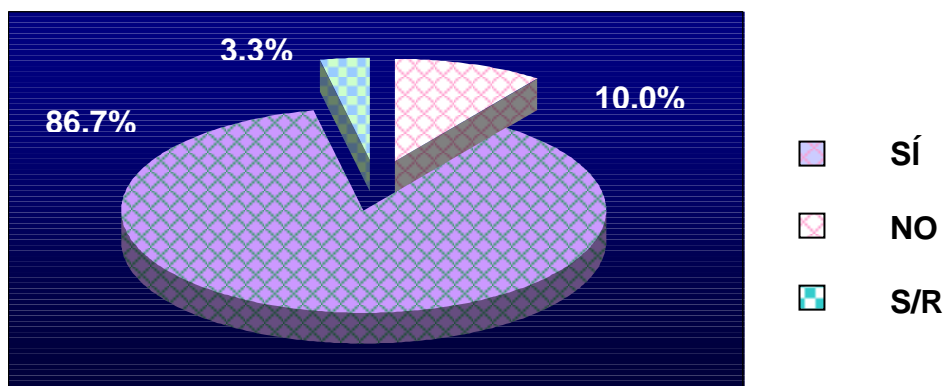
GRÁFICA No. 11
RESPUESTA DE LOS USUARIOS EN RELACIÓN A SI CONOCEN UNA
NORMA JURÍDICA QUE REGULE EL SEGURO OBLIGATORIO EN EL
TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJERO



Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 30 usuarios de la urbe

Se aprecia en la gráfica que la mayor frecuencia se encuentra en la respuesta negativa; ya que los usuarios encuestados no conocen la existencia de una norma jurídica que regule el seguro obligatorio en el transporte público de pasajeros actualmente.

GRÁFICA No. 12
RESPUESTAS DE LOS USUARIOS EN CUANTO A LA CONVENIENCIA
DE REGLAMENTAR EL SEGURO OBLIGATORIO PARA EL
TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS



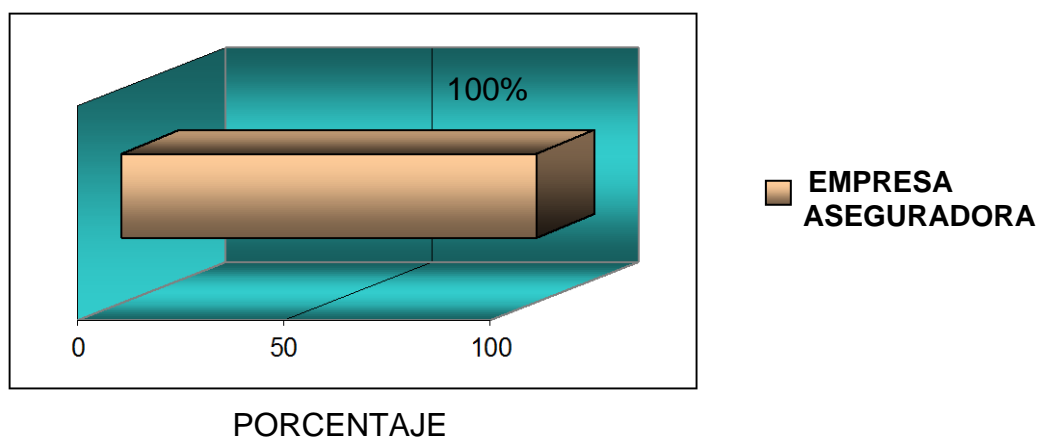
Fuente: Cuestionario aplicado a una muestra de 30 usuarios de la urbe

Se aprecia en la gráfica que la mayor frecuencia se encuentra en la respuesta afirmativa, ya que los usuarios encuestados creen en la conveniencia de reglamentar el seguro obligatorio para el transporte público de pasajeros, por las siguientes razones: no hay seguridad para el usuario, en caso de accidentes; existe mucho peligro en las unidades debido al mal estado y el abuso de los conductores; los transportistas no pueden afrontar gastos en caso de daños a terceros; prevención en caso de accidentes; el pasajero puede viajar más seguro y confiado; los dueños del transporte asumen mayor responsabilidad hacia los usuarios.

4.1.3. Muestra de Ejecutivos del Sector Asegurador (Aseguradores)

La muestra de ejecutivos del sector asegurador encuestada estuvo comprendida por 8 de las 16 empresas aseguradoras afiliadas a la Asociación Panameña de Aseguradores (APADEA); cabe resaltar que las 8 empresas aseguradoras encuestadas corresponden al ramo de automóviles, comprendido por un total de 10 empresas.

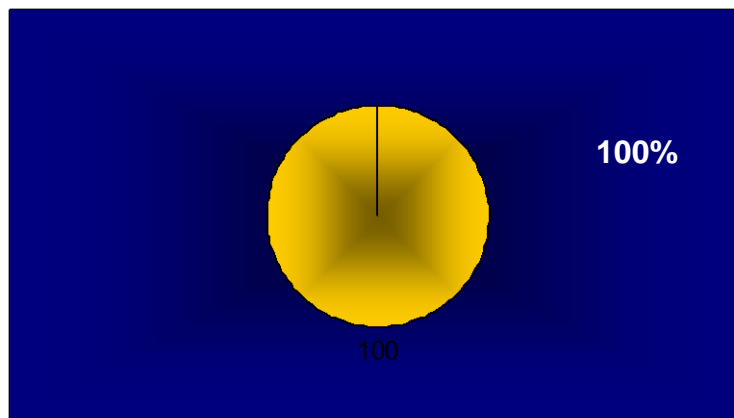
GRÁFICA No. 13
RESPUESTAS DE LOS EJECUTIVOS DE EMPRESAS ASEGURADORAS
EN TORNO A SI TRABAJA EN UNA COMPAÑÍA DE SEGUROS



Fuente: Entrevista aplicada a una muestra de 8 ejecutivos de empresas aseguradoras afiliadas a la Asociación Panameña de Aseguradores.

De acuerdo a lo expresado en la gráfica, la muestra fue dirigida exclusivamente a empleados del sector asegurador, que manejan el ramo de automóviles.

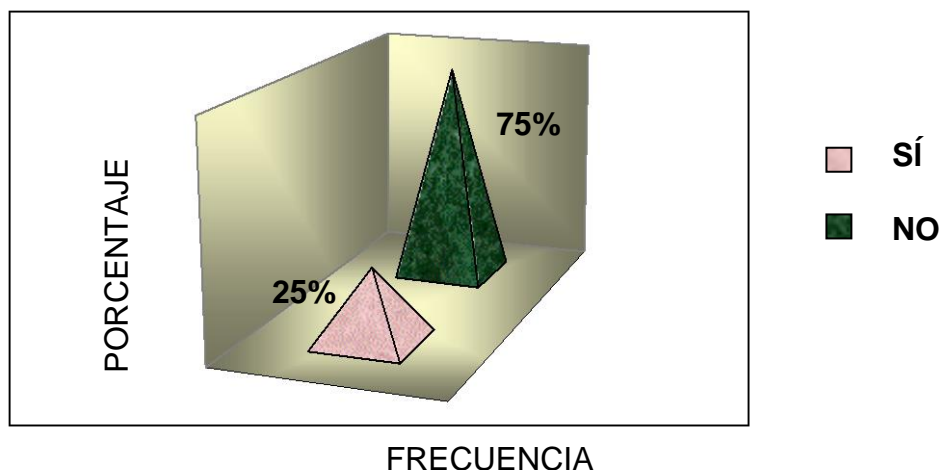
GRÁFICA No. 14
CONSIDERACIONES DE LOS EJECUTIVOS DE EMPRESAS
ASEGURADORAS EN TORNO A SI LA LEY 14 DE 26 DE MAYO DE 1993
(ARTÍCULO 58) QUE REGULA LA MODALIDAD DEL SEGURO
OBLIGATORIO DE VEHÍCULOS A MOTOR PARA EL TRANSPORTE
PÚBLICO DE PASAJEROS, DEBE REGLAMENTARSE EN LA
ACTUALIDAD



Fuente: Entrevista aplicada a una muestra de 8 ejecutivos de empresas aseguradoras afiliadas a la Asociación Panameña de Aseguradores.

El 100% de los entrevistados fueron claros en contestar positivamente, en virtud de que la Ley 14 de 1993 se encuentra vigente en la actualidad y que regula el seguro obligatorio; no obstante, los parámetros jurídicos y administrativos deben ser consultados y aprobados por todos los involucrados, sean éstos: Ente Regulador estatal, compañías de seguros, transportistas y empresas que se dedican al negocio del transporte.

GRÁFICA No. 15
CONSIDERACIONES DE LOS EJECUTIVOS DE EMPRESAS
ASEGURADORAS EN TORNO A SI LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS Y
LOS DEMÁS ENTES PARTICIPANTES DEBEN ALLANAR EL CAMINO
PARA QUE EL SEGURO OBLIGATORIO SEA UNA REALIDAD

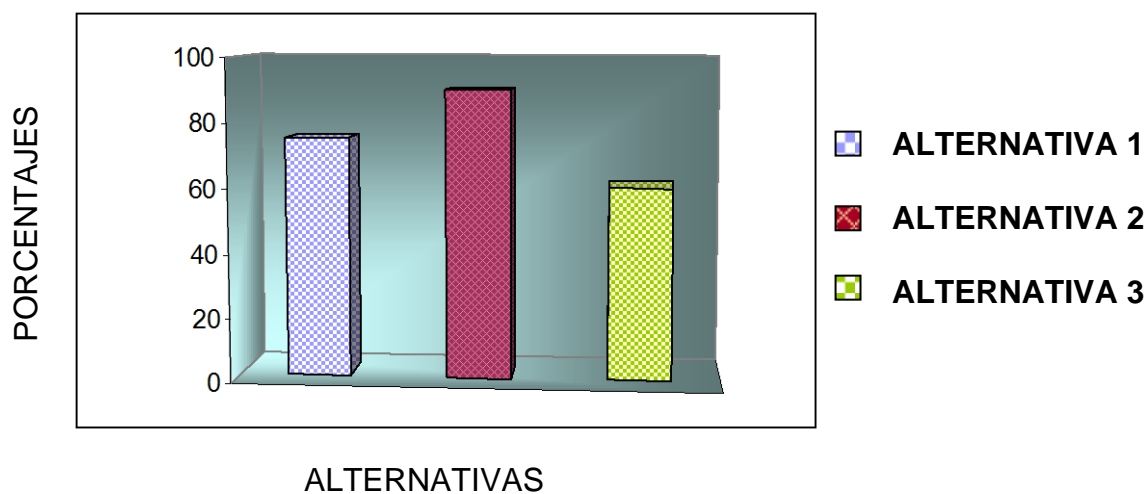


Fuente: Entrevista aplicada a una muestra de 8 ejecutivos de empresas aseguradoras afiliadas a la Asociación Panameña de Aseguradores.

Claro es, que las compañías de seguros juegan un papel importante en la toma de decisiones con respecto al seguro de transporte público; no obstante, éstas son conscientes que, a pesar de que se trata de una realidad social, en las actuales circunstancias, se hace sumamente imperiosa las mejoras y condiciones óptimas de las unidades rodantes, selección y capacitación del personal que labora en el manejo de los mismos, vías públicas en mejor estado, reglamentación de paradas y rutas actuales, así como la regulación del manejo administrativo de las empresas privadas o asociadas que se dedican al negocio del transporte público, entre otras.

Según los entrevistados, el Ministerio de Comercio e Industrias, a través de la Superintendencia de Seguros y Reaseguros y la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, como entes rectores a nivel estatal, deben ser los primeros en allanar o reiniciar las conversaciones tendientes a que el seguro obligatorio sea una realidad.

GRÁFICA No. 16
ALTERNATIVAS DE LOS EJECUTIVOS DE EMPRESAS
ASEGURADORAS EN TORNO A SI LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS Y
LOS DEMÁS ENTES PARTICIPANTES DEBEN ALLANAR EL CAMINO
PARA QUE EL SEGURO OBLIGATORIO SEA UNA REALIDAD



Fuente: Entrevista aplicada a una muestra de 8 ejecutivos de empresas aseguradoras afiliadas a la Asociación Panameña de Aseguradores.

Observación: Cada uno de los entrevistados pudo ofrecer más de dos alternativas.

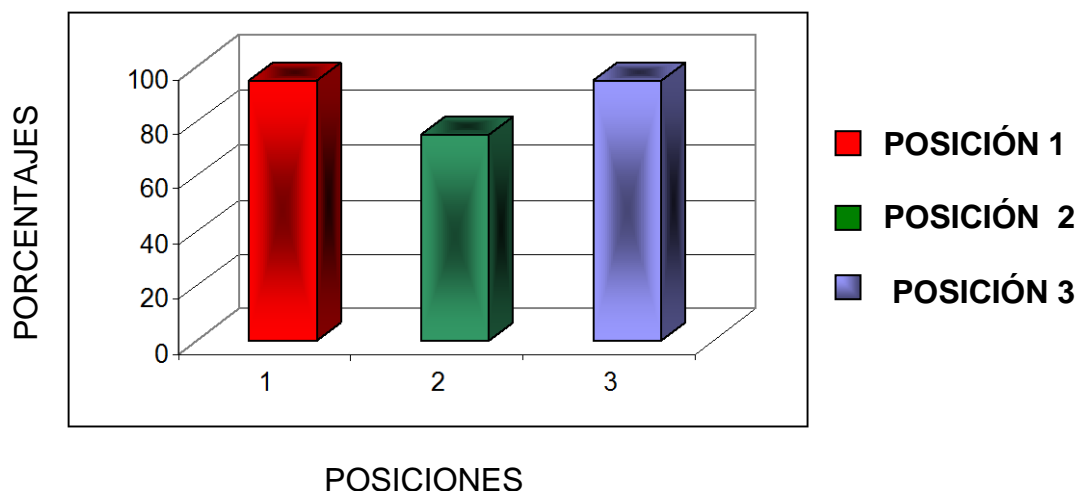
Se presentaron tres alternativas, a corto o mediano plazo, para incorporar la Ley 14 de 26 de mayo de 1993 como instrumento socio-jurídico que regula el seguro obligatorio de vehículos a motor para el transporte público de pasajeros:

Alternativa 1: Establecer normas o parámetros jurídicos y administrativos entre todos los gremios involucrados, y presentar un modelo genérico acorde con las exigencias que amerita el seguro en estos tipos de vehículos.

Alternativa 2: Que la Superintendencia de Seguros y Reaseguros, o en su defecto, la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, tomen conciencia de la necesidad de regular el manejo administrativo de las empresas de transporte público, tal como se señaló anteriormente; así como, dar mayor amplitud o apertura y seguridad jurídica a dichas empresas para que se activen en este negocio, eliminando el monopolio que existe en la actualidad.

Alternativa 3: A contrario sensu, municipalizar o estatizar el transporte público, dejando sólo al Estado como administrador de esta actividad, aunque en los momentos difíciles en que se encuentra la economía del país, aunado a que el enfoque a nivel internacional de los países industrializados y en vías de desarrollo, como el nuestro, tienden a la privatización.

GRÁFICA No. 17
POSICIÓN DE LOS EJECUTIVOS DE EMPRESAS ASEGURADORAS EN CUANTO A LAS PRIMAS DEL SEGURO OBLIGATORIO QUE DEBEN AJUSTARSE A LAS NECESIDADES REALES Y SOCIALES DEL PAÍS



Fuente: Entrevista aplicada a una muestra de 8 ejecutivos de empresas aseguradoras afiliadas a la Asociación Panameña de Aseguradores.

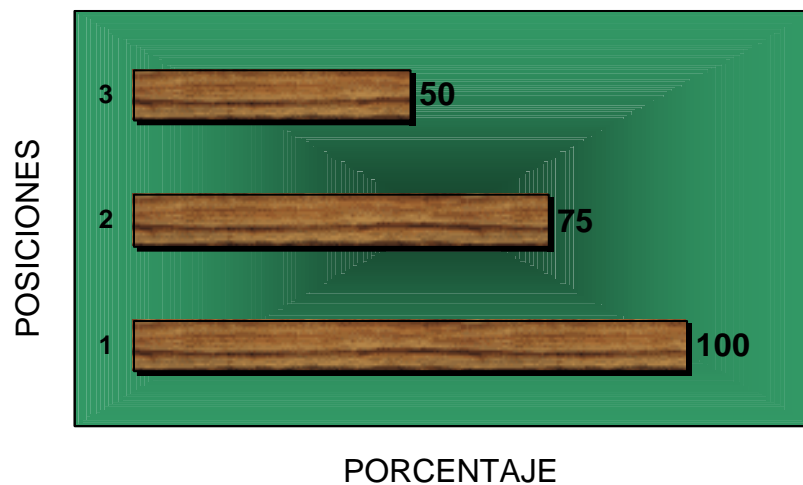
Observación: Cada uno de los entrevistados pudo ofrecer más de dos posiciones.

Las primas del seguro obligatorio que se ajustan a las necesidades reales y sociales del país, según la muestra entrevistada, fueron las siguientes.

- ❖ Se debe unificar criterio y establecer cuáles son esas necesidades reales y sociales, para posteriormente realizar un cálculo actuarial sobre la prima a ofrecer.

- ❖ Debe formarse un **POOL** entre todas las compañías de seguros que manejen este ramo, para minimizar los riesgos y que cada una le toque un porcentaje del negocio, así como los riesgos que se deben asumir.
- ❖ El cálculo de la prima debe depender por los riesgos que asuman: responsabilidad civil contra daños a la propiedad ajena y lesiones corporales, principalmente.

GRÁFICA No. 18
POSICIÓN DE LOS EJECUTIVOS DE EMPRESAS ASEGURADORAS EN CUANTO A LOS RIESGOS QUE DEBEN INCORPORARSE AL MOMENTO DE LA CONTRATACIÓN ENTRE LAS PARTES, EN EL SEGURO OBLIGATORIO



Fuente: Entrevista aplicada a una muestra de 8 ejecutivos de empresas aseguradoras afiliadas a la Asociación Panameña de Aseguradores.

Observación: Cada uno de los entrevistados pudo ofrecer más de dos posiciones.

Entre los riesgos que deben incorporarse al momento de la contratación entre las partes, según la muestra entrevistada, se destacaron los siguientes.

- ❖ Toda vez que las primas deben ser bajas o de menor costo posible, por la naturaleza social del seguro a brindar, han de incorporarse las coberturas de daños a la propiedad ajena y lesiones corporales.
- ❖ Sería factible, en primera instancia, por lo complicado del manejo de garantizar los riesgos en la cobertura de lesiones personales, iniciar con el de daños a la propiedad ajena y, posteriormente, con el de lesiones corporales.
- ❖ Debe incorporarse una póliza de asiento profesional para buses y taxis.

Las coberturas que contempla la póliza de seguro de automóvil, en lo que al seguro obligatorio para el transporte público se refiere, son las siguientes:

➤ **Lesiones Personales:**

Establece la misma que el asegurador, a cambio de una suma de dinero (prima), se compromete a pagar, por cuenta del asegurado, todas las sumas que éste resulte legalmente obligado a resarcir en concepto de daños y perjuicios debido a lesiones corporales o enfermedad, incluyendo, muerte en cualquier tiempo, y como resultado de dichas lesiones o enfermedad sufridas por accidente y derivadas de la pertenencia, conservación o uso del automóvil asegurado.

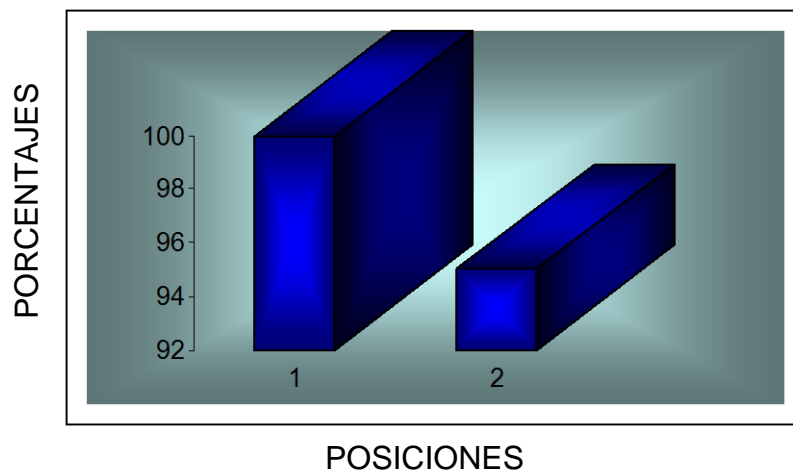
La cobertura proporcionada por esta cláusula es bastante amplia, por lo tanto, debe entenderse, con excepción de los riesgos no amparados, que están cubiertos todos los perjuicios de orden económico. En ese orden de ideas, la indemnización puede incluir, en caso de lesiones, los gastos médicos, quirúrgicos, clínicos y en el supuesto de muerte, pueden considerarse los gastos funerarios, e inclusive, los perjuicios morales que sufran los familiares de la víctima.

➤ **Daños a la propiedad ajena:**

En virtud de esta cláusula, el asegurador indemnizará por cuenta del asegurado, lo que el asegurado o quien maneje con su autorización el vehículo descrito en la póliza, sea obligado legalmente a pagar dentro de los

límites establecidos, en concepto de daños a la propiedad a terceras personas.

GRÁFICA No. 19
POSICIÓN DE LOS EJECUTIVOS DE EMPRESAS ASEGURADORAS EN RELACIÓN AL ENTE REGULADOR QUE PUEDE ASEGURAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MANERA EFICIENTE



Fuente: Entrevista aplicada a una muestra de 8 ejecutivos de empresas aseguradoras afiliadas a la Asociación Panameña de Aseguradores.

Observación: Cada uno de los entrevistados pudo ofrecer más de dos posiciones.

Se presentaron dos posiciones entre los ejecutivos del sector asegurador, objeto de estudio de esta investigación. Éstas fueron:

- ❖ La Superintendencia de Seguros y Reaseguros debe asumir el rol que le compete en el sentido de realizar un manejo efectivo

y acorde con la reglamentación que se vaya a incorporar en el seguro obligatorio.

4.1.4. Ente Regulador: Superintendencia de Seguros y Reaseguros y la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre

Las opiniones ofrecidas por el Ente Regulador: Superintendencia de Seguros y Reaseguros y la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre constituyen una información contundente para determinar la importancia de un sistema de normas y reglamentos que orienten la impostergable función de la prestación del seguro obligatorio en el servicio del transporte público de pasajeros.

CUADRO No.7

POSICIONES DEL ENTE REGULADOR: SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS Y REASEGUROS Y LA AUTORIDAD DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE EN CUANTO A UN SISTEMA DE NORMAS Y REGLAMENTOS QUE ORIENTEN LA IMPOSTERGABLE APLICACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.

ENTE REGULADOR ASPECTO	SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS Y REASEGUROS	AUTORIDAD DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE
1. Rol o papel que juega la institución en lo que se refiere al seguro obligatorio de automóvil en el transporte público en nuestro país.	1. Es una institución llamada a regular a todos los participantes, pero de una manera protagonista de la actividad aseguradora, de acuerdo con la Ley 59 de 1956, la Ley 60, la Ley 66 y el Decreto Ejecutivo No. 12 de 1990.	1. Supervisar, coordinar, reglamentar y regular lo relativo al tránsito vehicular en general, como el transporte terrestre público en particular, y comprometido con el bienestar de la sociedad de nuestro país. En ese sentido, en el año 1993 se crea la Ley 14 del Transporte Terrestre Público de Pasajeros, que en uno de sus artículos instituye el seguro obligatorio para todos los vehículos de transporte terrestre público.
2. Política que emplea dicha entidad estatal para la ejecución del seguro obligatorio	2. Existe un proyecto mesurado y consensuado con APADEA sobre la reglamentación del artículo del Reglamento de Tránsito, en el cual se establece la obligatoriedad del seguro en caso de responsabilidad en un accidente. Se emprende una ardua labor en función de dos vías: a. La reglamentación de ese artículo; b. Su derogatoria y la creación de algo más comprensible.	2. Se ha intervenido en diferentes reuniones para dilucidar este tema entre las partes integrantes o interesadas en dicha reglamentación. Se ha realizado un poder coercitivo, con las compañías de seguros y los transportistas con el fin de velar por el cumplimiento de la respectiva ley en lo que atañe al seguro obligatorio y demás artículos que estipula la normativa jurídica.
3. Razones por las cuales el seguro obligatorio de automóvil no se ha implementado en el transporte público.	3. Primero, no se tiene una ley aprobada y, consecuentemente, los proyectos no han sido consensuados; segundo, a pesar de que esta etapa no ha sido bastante	3. No ha habido el consenso necesario en las diferentes consultas que se han realizado, producto de las diferencias existentes entre los grupos involucrados en lo que atañe al seguro obligatorio.

	superada o avanzada se ponderó el elemento de costo económico que hay que trasladar al ciudadano conductor que corresponde al seguro obligatorio.	
4. Factores que han impedido que dicho seguro se concrete.	4. Todo se resume en que representa un costo político o, simplemente, que éste no sea el momento económico oportuno.	4. En estos momentos, con las actuales circunstancias, se hace difícil (no imposible) dicha reglamentación, si no se han corregido otros factores, entre ellos: las vías terrestres en mal estado, las unidades rodantes en pésimo estado, la actual y precaria situación económica del país y el poco interés por parte del gremio de los transportistas en hacer los correctivos necesarios
5. Alternativas para equipararse las cargas entre los sectores involucrados, de ser implementado el seguro obligatorio.	5. Deben balancearse las cargas entre los sectores involucrados. En este sentido, el sector privado es la parte más crucial e importante del proyecto, ya que es quien asume el riesgo; el particular traslada su riesgo y el sector privado es quien lo asume; se trata de aplicar un sistema eminentemente equitativo de repartición de riesgos y beneficios entre las aseguradoras.	5. A las compañías de seguro les compete la decisión más importante, en cuanto a cómo implementarse el seguro obligatorio, y bajo qué parámetros técnicos se llevaría a cabo. A los transportistas, los llamados a cumplir con las exigencias que se ameritan, deben asumir responsablemente la mejora de sus unidades vehiculares, como también capacitar a sus conductores en el manejo ordenado de sus autobuses, y en el cumplimiento del pago de la prima del seguro. A la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre le corresponde la realización de un plan de mejoramiento de vías, además de hacer cumplir lo establecido en la Ley del Tránsito. A los usuarios les compete la tarea de asumir el costo de la prima como sector más beneficiado en que se aplique dicho seguro.

Este cuadro nos muestra las posiciones del Ente Regulador (Superintendencia de Seguros y Reaseguros y la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre) frente a la problemática de la prestación del servicio del seguro obligatorio en el transporte público de pasajeros. En este sentido, analizamos los siguientes aspectos:

1. El rol o papel de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre es la de supervisar, coordinar, reglamentar y regular lo relativo al tránsito vehicular, en general, comprometido con el bienestar social de nuestra población; de allí que, a través de la Ley 14 de 1993, en concordancia con el Decreto Ley 160 del mismo año, se instituye el seguro obligatorio para todos los vehículos del transporte terrestre público. Por otra parte, la Superintendencia de Seguros y Reaseguros tiene una función protagonista que consiste en regular la participación de los diferentes agentes sociales que intervienen en la reglamentación del seguro obligatorio del transporte terrestre público.
2. Mientras la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre ha venido realizando un poder coercitivo con las compañías de seguros y los transportistas, la Superintendencia de Seguros y Reaseguros ha intervenido como entidad mediadora o conciliadora entre los diferentes

agentes sociales para la reglamentación del seguro obligatorio del transporte terrestre público; por lo que dicha entidad propone dos vías:

- a. La reglamentación del artículo 58 de la Ley 14 de 1999;
- b. La derogatoria de dicho artículo y la creación de algo más comprensible.

3. Existen posiciones divergentes entre la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre y la Superintendencia de Seguro y Reaseguros, en cuanto a las razones que no han hecho posible la implementación del seguro obligatorio de automóvil en el transporte público; mientras que la primera considera que es por falta de consenso entre las partes involucradas, la segunda señala que esto se debe a que no existe realmente una ley aprobada y, consecuentemente, los proyectos de reglamentos no han sido consensuados; por otro lado, según la Superintendencia de Seguros y Reaseguros, el costo económico que hay que trasladar al ciudadano es otro de los puntos divergentes.
4. Ambas instituciones consideran que no es el momento oportuno para que el seguro obligatorio en el transporte público se concrete.

5. Tanto la Superintendencia de Seguros y Reaseguros como la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre manifiestan que deben equipararse las cargas entre los agentes sociales que participan en dicha reglamentación, ya que existe la necesidad de que los diferentes participantes asuman responsabilidades.

4.2. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN RECABADA

El presente estudio ha contado con la participación de una muestra significativa de actores sociales, involucrados en la reglamentación del seguro obligatorio en el transporte público terrestre; por lo que la información recabada nos proporciona un alto sentido de confiabilidad para el fiel cumplimiento de los objetivos.

Así, los elementos analizados, se presentan a continuación:

4.2.1. Opiniones encontradas entre la muestra de transportistas y de usuarios en cuanto a si el número de rutas que existe en la urbe metropolitana satisface las necesidades de los usuarios

A pesar que la mayoría de los transportistas señalan que el número de rutas existentes en la urbe metropolitana satisface las necesidades de los usuarios, éstos, a su vez, opinaron lo contrario. Por otro lado, los propios transportistas se contradicen en sus respuestas, ya que se evidencian divergencias entre las mismas (ver Cuadro No. 4 y Gráfica No. 3).

Entre las rutas consideradas como necesarias para implementarse, se mencionan:

- ❖ Corredor Sur hasta la Gran Terminal de Albrook.
- ❖ Ciudad Bolívar – Transístmica, Ciudad Bolívar- Vía España.
- ❖ Ruta 3 (Panamá Viejo-Transístmica).
- ❖ Paso Blanco-Tumba Muerto.
- ❖ Don Bosco –Tumba Muerto.
- ❖ Mañanita-Transístmica, Mañanita Corredor.
- ❖ Más rutas internas.

4.2.2. Divergencias de opiniones entre la muestra de transportistas y usuarios en torno a si existe satisfacción con respecto a la tarifa pagada por el servicio del transporte público

La muestra de usuarios manifestó sentirse insatisfecha con la tarifa que pagan por servicio del transporte público debido a la mala calidad del mismo; mientras que los transportistas, en su mayoría, se mostraron satisfechos con dicha tarifa. Otro aspecto relevante, es que una minoría de los transportistas que respondió negativamente indicó que la actual tarifa no cubre gastos de mantenimiento y el aumento del combustible.

4.2.3. Oposición entre opiniones ofrecidas por transportistas y usuarios en torno a si las unidades de transporte público circulantes reúnen condiciones físicas apropiadas

Se observa oposición entre las respuestas dadas por transportistas y usuarios en cuanto a si las unidades del transporte público, circulantes en la urbe metropolitana, reúnen condiciones físicas apropiadas, ya que los primeros respondieron que son óptimas, mientras que los segundos niegan dicha afirmación; un número reducido, pero significativo, de transportistas se suman a las opiniones de los usuarios; sin embargo difieren de los mismos en las razones expuestas, toda vez que se centraron en aspectos totalmente

físicos de las unidades circulantes, mientras que los usuarios hicieron énfasis en elementos técnicos, tales como: falta de subsidio a los transportistas por parte de las autoridades, falta de capacitación a los transportistas, etc.

4.2.4. Desconocimiento por parte de usuarios y transportistas de una norma jurídica que regule el seguro obligatorio para el transporte público de pasajeros

A pesar que la Ley 14 del transporte público de pasajeros, instituyó el seguro obligatorio para todos los vehículos del transporte terrestre público, se observa que, tanto usuarios como transportistas, desconocen dicha norma jurídica, así como los intentos consecuentes a la Ley para reglamentar dicho seguro.

4.2.5. Opiniones del sector asegurador en relación a la vigencia de la Ley 14 de 1993 que regula el seguro obligatorio del transporte público terrestre

Contraria a la opinión de transportistas y usuarios, el sector asegurador conoce cabalmente la Ley 14 de 1993 que regula el seguro obligatorio; cabe destacar que este sector opina que los parámetros jurídicos y administrativos

deben ser consultados y aprobados por todos los involucrados: Ente Regulador estatal, compañías de seguros, transportistas y empresas que se dedican al negocio del transporte.

Otro aspecto determinante para la reglamentación del seguro obligatorio en el transporte público, según los aseguradores, es que existe la imperiosa necesidad de mejorar las condiciones físicas de las unidades rodantes, la selección y capacitación del personal que labora en el transporte público terrestre, mejorar las vías públicas, reglamentar las paradas y rutas actuales, regular el manejo administrativo de las empresas privadas o asociadas que se dedican al negocio del transporte público, entre otras.

4.2.6. Consenso entre opiniones ofrecidas por transportistas y usuarios en cuanto a la conveniencia de reglamentar el seguro obligatorio para el transporte público de pasajeros

Ambos agentes sociales, transportistas y usuarios, consideran que es conveniente reglamentar el seguro obligatorio para el transporte público de pasajeros, por las siguientes razones: Se benefician terceros, en caso de colisión por imprudencia de los conductores; prevención, en caso de accidentes; los dueños del transporte asumen mayor responsabilidad hacia los usuarios.

4.2.7. Alternativas presentadas por el sector asegurador para incorporar la Ley 14 de mayo de 1993 del seguro obligatorio en el transporte público de pasajeros

El sector asegurador presentó tres alternativas, estas son:

- ❖ Establecer normas o parámetros jurídicos y administrativos entre todos los gremios involucrados, y presentar un modelo genérico acorde con las exigencias que amerita el seguro en estos tipos de vehículos.
- ❖ Que el o los entes reguladores tomen conciencia de la necesidad de regular el manejo administrativo de las empresas de transporte público, y le brinden mayor amplitud o apertura a las empresas aseguradoras para que se activen en este negocio, eliminando el monopolio que existe en la actualidad.
- ❖ Municipalizar o estatizar, dejando sólo al Estado como administrador de esta actividad aunque la tendencia actual sea la privatización.

4.2.8. Factores que han impedido que dicho seguro se concrete

La Superintendencia de Seguros y Reaseguros y la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre ofrecieron sus aportes para identificar los factores que han impedido que dicho seguro se concrete.

La primera, señala que no existe realmente una ley aprobada y, consecuentemente, los proyectos de reglamentos no han sido consensuados; también acredita, como un punto interviniente, el costo económico que hay que trasladar al ciudadano conductor o, en última instancia, al usuario.

La Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, por su parte, manifiesta que la razón principal es la falta de consenso entre las partes involucradas.

4.2.9. Primas de seguro que se ajustan a las necesidades reales y sociales del país

El grupo de aseguradores fue el único que pudo aportar elementos en cuanto a las primas que se ajustan a las necesidades reales y sociales del país, estas fueron:

- a. Realizar un cálculo actuarial basado en las necesidades reales y sociales del país.
- b. Conformar un POOL entre compañías de seguros que manejen esta rama para distribuir los riesgos .
- c. El cálculo de la prima debe depender de los siguientes riesgos: responsabilidad civil contra daños a la propiedad ajena y lesiones corporales.

4.2.10. Posiciones presentadas por el sector asegurador, la Superintendencia de Seguros y Reaseguros y la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, en relación al papel que juega cada una de estas entidades en la reglamentación del seguro obligatorio en el transporte público colectivo

A continuación, se presentan las posiciones de cada sector:

4.2.10.1. Sector de Aseguradores:

- ❖ La Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, a través del Departamento de Operaciones del Tránsito y

Transporte Terrestre, deben ser los garantes del servicio eficiente que debe brindar el transporte público.

- ❖ La Superintendencia de Seguros y Reaseguros debe asumir el rol que le compete en el sentido de realizar un manejo efectivo y acorde con la reglamentación que se vaya a incorporar en el seguro obligatorio.

4.2.10.2. Superintendencia de Seguros y Reaseguros:

- ❖ La Superintendencia de Seguros y Reaseguros tiene una función protagonista que consiste en regular la participación de los diferentes agentes sociales que intervienen en la reglamentación del seguro obligatorio del transporte terrestre público.

4.2.10.3. Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre:

- ❖ Tiene la función de supervisar, coordinar, reglamentar y regular lo relativo al tránsito vehicular, en general, comprometida con el bienestar social de nuestra

población; incluyendo el seguro obligatorio para todos los vehículos de transporte terrestre público.

4.2.11. Vías propuestas por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros para la reglamentación del seguro obligatorio del transporte terrestre público

Las vías propuestas por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros para la reglamentación del seguro obligatorio del transporte terrestre público son:

- ❖ Reglamentación del artículo 58 de la Ley 14 de 1993.
- ❖ La derogatoria del mismo artículo y la creación de algo más comprensible.

4.2.12. Posición de la Superintendencia de Seguros y Reaseguros y la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre en torno a las alternativas existentes para equiparar cargas entre los sectores involucrados, de ser implementado el seguro obligatorio

Tanto la Superintendencia de Seguros y Reaseguros como la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre manifestaron la necesidad de equiparar

cargas entre los agentes sociales que participan en la reglamentación del seguro obligatorio para el transporte público, de manera que cada sector asuma responsabilidades.

Por otro lado, la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre consideró que algunas alternativas son:

- ❖ Los transportistas son llamados a cumplir las exigencias que se ameritan en cuanto a mejorar sus unidades vehiculares, capacitación de conductores y cumplimiento del pago de la prima de seguro.
- ❖ A las compañías de seguros les compete la decisión más importante en cuanto a los parámetros técnicos que se deben llevar a cabo en el seguro obligatorio.
- ❖ La Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre le corresponde la realización de un plan de mejoramiento de vías y el hacer cumplir la Ley.
- ❖ Los usuarios deben asumir el costo de la prima como sector más beneficiado en la aplicación del seguro.

CAPÍTULO QUINTO:
PROPUESTA DE LA INVESTIGACIÓN

5.1. PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA

La Propuesta que pretendemos presentar a continuación en este Capítulo, se encuentra cimentada en los aspectos más relevantes que permitan reglamentar y poner en práctica a través de una normatividad jurídica, el establecimiento del seguro obligatorio de vehículos a motor para el transporte público de pasajeros, sobre todo, tomando en consideración al factor humano necesariamente involucrado en la culminación o no de este Proyecto.

Estamos convencidos que el problema del transporte terrestre público de pasajeros, especialmente, el colectivo, es complejo, porque abarca elementos objetivos bien definidos, tales como: organización, diseño y estructura, así como también otros subjetivos y más sensitivos como los sociales y culturales; no obstante, la gran mayoría de los panameños que a diario utilizamos este medio de transporte para trasladarnos de un lugar a otro, requerimos con urgencia un mejor servicio y, lo más importante, la implementación de un seguro obligatorio que, al menos, nos cubra de las lesiones personales y daños materiales al vehículo, en el evento de que estemos involucrados en un accidente de tránsito.

Para una descripción más científica posible en lo que a la propuesta in comento se refiere, nos avocaremos a las características fundamentales de la demanda, nos referimos a quienes va dirigido el servicio del transporte

público de buses y otros aspectos importantes; a los elementos esenciales aplicados a los objetivos generales y específicos de la propuesta; a la fundamentación de la norma, enmarcados en los aspectos situacionales actuales que se dan en nuestro país, a las normas jurídicas aplicables al tránsito y transporte terrestre público de pasajeros; así como a la teórica, definidas a la labor social que deben desempeñar los sectores inmersos en esta problemática; y, por último, a las actividades de ejecución, relacionadas con las diferentes etapas de que se compone nuestra propuesta.

5.2. CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTALES

5.2.1. Transporte de Buses y Taxis

Nuestra investigación va dirigida a la demanda del seguro obligatorio para buses y taxis, es decir, al transporte colectivo diseñado para transportar a más de una persona a diferentes lugares; y, al transporte selectivo, diseñado para transportar varias personas a un mismo lugar.

Pero, para hablar del seguro obligatorio, debemos estudiar primero las características de este medio de transporte.

La Agencia Japonesa para la Cooperación Internacional, presentó en el año 1982 al Gobierno Nacional un Informe, donde resumía aspectos muy

interesantes sobre nuestro transporte público.

Sobre el particular, en lo relativo a la utilización de estos medios de transporte público de pasajeros, esta Agencia Japonesa señaló lo siguiente:

Cuatrocientos cuarenta mil pasajeros (440,000) utilizan el servicio de bus diariamente y el mayor movimiento se registra en tres “horas pico” de 6:00 a.m. a 8:00 a.m., de 11:00 a.m. a 1:00 p.m. y de 4:00 p.m. a 6:00 p.m. y de igual forma para los taxis se estableció, asimismo, que el total de usuarios que utilizan el servicio de taxis alcanzan los 71,120 usuarios. Ahora, se hace necesario observar cuáles son los movimientos de los pasajeros por propósito y en relación porcentual con el total de personas que salen de su casa para luego regresar (1,473,690 viajes al día).³⁶

PROPÓSITO	TIPO DE TRANSPORTE	
	Bus	Taxi
Trabajo	40%	5%
Escuela	40%	2%
Casa	35%	6%
Negocios	8%	3%
Compras	20%	8%
Otros	30%	9%

“El análisis de los usuarios por tipo de transporte y por ingreso mensual arrojó como resultado que la mayor parte de las personas (79.4%) utilizan el servicio de buses”.³⁷

³⁶ Japan International Cooperation Agency, **The Urban Transport Study in Panama, Metropolitan Area, Main Report, 1982, pág. 117.**

³⁷ **Ibid**, pág 110.

Por otra parte, el movimiento de pasajeros por zona de origen (incluye personas que utilizan buses, taxis, autos particulares y otros), dio el siguiente resultado:

No. de Zona	Zona de Origen	Pasajeros	Distribución
I	Centro de la ciudad	329,454	23.0%
II	Bella Vista	173,971	11.8%
III	Area Residencial	408,108	27.7%
IV	Juan Díaz-Pedregal	104,470	7.1%
V	San Miguelito	181,751	12.3%
VI	Las Cumbres	54,640	3.7%
VII	Chilibre	27,401	1.9%
VIII	Ancón (Lado este del Canal)	2,506	0.2%
IX	Arraiján	35,590	2.4%
X	Chorrera	91,234	6.7%
XI	Otras áreas	<u>24,856</u>	<u>1.7%</u>
		1,473,690	100%

El 85% de las personas que se desplazan al centro de la ciudad provienen de las zonas I, III, IV y V.

En la actualidad, el porcentaje de pasajeros de la zona IX y X, es decir, de Arraiján y La Chorrera, respectivamente, se ha incrementado casi el doble, por la concurrencia de nuevas barriadas construidas en esos sectores de Panamá Oeste.

5.2.2. Servicio Público Prestado

De los viajes que se realizan por medio de algún tipo de transporte público, el 86.8% es mediante buses y el 12.2% mediante taxis.

En el año 2000, el total de buses en operación en la ciudad capital era de 1,078, sin embargo, a pesar que la demanda de buses en circulación pareciera abastecer a los usuarios, principalmente, en las “horas pico”, se puede establecer a través del Informe de la Agencia Japonesa que el servicio de buses era insuficiente, obviamente, por la mala distribución de los buses por ruta, que sumaron unas treinta y siete (37) rutas que recorrían en itinerarios preestablecidos a través de las principales vías de la ciudad.

5.2.3. Otros Aspectos

Alejadas de las características cuantitativas del transporte público, podemos colegir que en lo que al concepto popular de la funcionalidad del servicio prestado a que se refiere, son ampliamente conocidas por el público.

Haciendo una observación empírica, sacada de las experiencias personales de los usuarios, podemos resumirlas así:

- ❖ Maltrato de los conductores para con el usuario.
- ❖ Buses que transportan cantidad excesiva de pasajeros.
- ❖ Deficientes medidas de seguridad.
- ❖ Ruidos excesivos en la cabina de pasajeros.
- ❖ Conductores que se saltan las paradas arbitrariamente.
- ❖ Suciedad y malos olores dentro del autobús.

- ❖ Paradas mal ubicadas y con instalaciones deficientes.
- ❖ Desorden en la subida y bajada de pasajeros.
- ❖ Carencia de trato especial para ancianos, mujeres en estado de gravidez, discapacitados, etc.
- ❖ Maltrato y deficiencias físicas y mecánicas de las unidades rodantes.

En conclusión el servicio de buses es lento, ineficiente e inseguro.

Aunado también al mal servicio prestado por los taxis, que en nada se contradice con el pésimo servicio que prestan los buses, abusando con el irrespeto a los usuarios, en cuanto al cobro de las tarifas, y negándose a llevarlo al destino solicitado; así como, querer llevar a más de un pasajero a diferentes lugares.

5.3. ELEMENTOS ESENCIALES

La propuesta in examine se compone de objetivos, tanto general como específicos, así como fundamentación situacional, fundamentación legal y fundamentación teórica.

Estos elementos esenciales son:

5.3.1. Objetivos que pretende lograr la propuesta

La propuesta propone el siguiente objetivo general:

5.3.1.1. Objetivo General:

- ❖ Determinar la innegable funcionalidad de una normativa jurídica que reglamente la prestación del seguro obligatorio de vehículos a motor para el transporte público de pasajeros.

De igual modo, propone los objetivos específicos que se desglosan del objetivo general, expresado anteriormente. Veámoslo:

5.3.1.2. Objetivos Específicos:

- ❖ Estructurar rutas específicas que aseguren la calidad del servicio en el transporte público.
- ❖ Implementar un sistema tarifario de acuerdo con las necesidades del transporte público.
- ❖ Conformar un ente público, político y administrativo que dicte las pautas y directrices a seguir en esta materia.

- ❖ Adoptar principios cónsonos con las modalidades, rapidez y eficiencia con que debe manejarse el transporte al momento de aplicarse el pasaje para la prestación del servicio.

Cada uno de estos objetivos se encuentran enmarcados dentro de los temas de la investigación, tratando de lograr los resultados propuestos.

5.4. FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA

La fundamentación es el resultado de un análisis exhaustivo del contexto situacional, de las leyes y normas estatuidas para los efectos de reglamentar la obligatoriedad del seguro en el transporte público de pasajeros y las bases teóricas fortalecidas en el factor humano.

5.4.1. Situacional

5.4.1.1. Accidentes de Tránsito:

Los accidentes de tránsito, sin lugar a dudas, constituyen una problemática real en nuestro país, en razón de sus graves consecuencias que afectan, tanto a la salud, a la vida de las personas, como a los bienes materiales.

La aparición del automóvil es uno de los logros más importantes del siglo pasado, y a partir de ese momento vino a cambiar la manera de vivir del ciudadano.

Tanto es así, que al conducir un vehículo a motor crea un nuevo tipo humano, donde se funden la sensación de aumento de poder traducido en una descarga de agresividad emotiva.

En ese orden de cosas, el manejo imprudente puede ser causa de la comisión de “delitos por equivocación”, “título bajo el cual los psiconalistas designan a los denominados por los juristas “delitos culposos”.³⁸

Los accidentes de tránsito son considerados como uno de los mayores peligros y amenazas contra el orden y aún la existencia de la vida social, razón por la cual es uno de los factores que inciden en la necesidad de reglamentar el seguro obligatorio de vehículos a motor en el sector del transporte público de pasajeros.

³⁸ **FLORES CERVANTES**, Cutberto. **Los Accidentes de Tránsito**, Editorial Porrúa, S.A. México, 1992, pág.. 3.

5.4.1.2. Lesiones y Muertes

Cuando hablamos de accidentes de tránsito, lo primero que nos viene a la mente, son las graves consecuencias físicas que pudieren sufrir sus ocupantes, con los consabidos daños materiales ocasionados a los vehículos.

En este aparte, abordaremos, tanto las lesiones personales como las lamentables muertes ocasionadas, producto de un hecho de tránsito.

El número de personas que sufren lesiones y pierden la vida, por haberse visto inmiscuidos en un accidente automovilístico, crece vertiginosamente cada año.

Sólo como prueba de lo anteriormente dicho, se encuentran las estadísticas de víctimas fatales en la República de Panamá para el año 2003, totalizando 426 muertes, y un alto número de lesionados a consecuencia de un siniestro vehicular.

Aunado a lo anterior, podemos precisar que existen innumerables casos, algunos de ellos, verdaderamente dramáticos, en que los lesionados en accidentes de tránsito no reciben la adecuada atención médica, ni el resarcimiento por las lesiones causadas, por ser el dueño del vehículo que ocasionó el siniestro, insolvente y carecer, además, de un seguro o porque el conductor del automóvil no fue el culpable del accidente.

En cualquiera de los dos casos, la situación se vuelve todavía más lamentable cuando el accidente es mortal y los herederos de la víctima no reciben indemnización alguna.

Estas desdichadas situaciones dejarían de producirse si nuestras autoridades y partes integrantes se preocuparan de poner en marcha la implementación del seguro obligatorio para el transporte público de pasajeros.

5.4.1.3. Daños Materiales:

Por razones de interés social, cada vez que se aborda el fenómeno de los accidentes de tránsito se hace, generalmente, dando énfasis a la cantidad de muertes, heridos o lesionados resultantes, pero, no se tiene referencia a las nefastas consecuencias económicas que éstos causan en los afectados y sus familias, adicional a los daños materiales que éstos ocasionan a los vehículos.

Estas consabidas pérdidas económicas son mayores, ya que los costos de reparación y los precios de los vehículos son sumamente altos.

El seguro obligatorio in comento cubriría las lesiones a terceras personas, tanto si el conductor del automóvil fuera o no el culpable del accidente, incluyendo los daños materiales al automóvil.

5.4.2. Legal

5.4.2.1. Ley 59 de 1996:

La Ley 59 de 1996, por la cual se reglamentan las entidades aseguradoras, crea el marco legal para aquellas empresas constituidas o que tengan la posibilidad de constituirse como sociedades dedicadas al negocio de seguro en nuestro país.

Es por ello, que la misma viene a regular la actividad aseguradora, dando los parámetros legales necesarios para que se establezca en otras normas, específicamente, la materia de transporte público de pasajeros, el establecimiento de un seguro obligatorio con ese rubro.

La Ley 59 de 1996, viene a ser, por tanto, el instrumento jurídico por excelencia dotado de herramientas legales capaces de introducir normas de carácter social y económico que redunden en beneficio de nuestra sociedad.

5.4.2.2. Decreto Ejecutivo 160 de 1993:

El Decreto Ejecutivo 160 de 1993, por el cual se expide el Reglamento de Tránsito Vehicular en la República de Panamá, vino a suplir un vacío legal que adolecíamos desde muchos años.

A partir de su promulgación se sentaron las pautas para regular el tránsito vehicular, agregándole en el artículo 106, la incorporación del seguro de responsabilidad civil frente a terceros para todo el transporte terrestre público de pasajeros.

De acuerdo a esta norma, ningún vehículo a motor que se dedique a este negocio podrá circular en las calles o avenidas sin su correspondiente póliza de seguros de responsabilidad civil.

5.4.2.3. Ley 14 de 1993:

En 1993, nuestro país expide la Ley 14 de 26 de mayo, fecha en que se regula el transporte terrestre público de pasajeros.

Por constituirse para la prestación en un servicio público, se requería de dotarlo también de una norma jurídica que obligara a los propietarios y conductores de estos autobuses a “contratar una póliza de seguro para todos los vehículos de transporte terrestre público que circulen en el territorio nacional”.

Fue, entonces, que la referida ley, en el Capítulo VI, Disposiciones Finales, en su artículo 58, establece dicha obligación.

Concatenadamente, se expide el Decreto Ejecutivo 186 que reglamenta la Ley 14 de 1993, antes señalada, ratificando y reglamentando en su artículo 26 la ejecución del artículo 58 de la Ley 14.

5.4.3. Teórica

La propuesta que se propone está basada en una concepción humanística del hombre, cuya máxima expresión es lograr una visión integral y holística de sus deberes y derechos como buen ciudadano.

A continuación, se analizan diferentes conceptos que constituyen la esencia de esta propuesta:

5.4.3.1. Humanística:

Un primer concepto se refiere a lo que implica una concepción humanista del hombre.

Taky, citada por María Luisa Andrade (1995), nos dice: "El hombre y la mujer son seres eminentemente vivenciales, que se valoran personalmente, por medio de sus propias experiencias y la de los demás".³⁹

³⁹ **ANDRADE C.**, María Luisa. **Hacia una propuesta curricular integrada para la formación de docentes en la Facultad de Educación de la Universidad de Panamá**, Concepción, Chile. 1995, pág.135.

El hombre y la mujer panameños se encuentran frente a un mundo globalizado que se caracteriza por el predominio del tecnicismo, el avance tecnológico casi incontrolable, y un movimiento variable e impredecible del capital, el cual lo encasilla hacia estilos de vida estresantes y de continua movilidad espacial. Ante esto, se requiere romper paradigmas provocando cambios profundos en su manera de pensar, sentir y de actuar, se trata de formar hombres y mujeres que aprenden a valorarse por lo que realmente son, como seres importantes en una sociedad de constantes cambios, y, que, de igual manera, aprendan a convivir en armonía con los demás con un sólido sentido ético de convivencia social.

5.4.3.2. Bien Común:

Un segundo concepto se refiere a aquél que entendemos por bien común.

Al definir el concepto “bien común” nos encontramos que el mismo ha sido objeto de modelos, tanto individualistas como comunitarios, por lo que se requiere de sumo cuidado para interpretar la noción que de dicho concepto hacen diferentes autores.

John Rawls, defensor del liberalismo de carácter social, afirma que:

La idea de la primacía de lo justo es un elemento esencial de la que he llamado “liberalismo político” y

desempeña un papel central en la versión de justicia como equidad. Esa primacía puede dar lugar a malentendidos: podría pensarse, por ejemplo, que implica que una concepción política liberal de la justicia no puede servirse de ninguna idea del bien, salvo, quizá, las puramente instrumentales o las que se reducen a las preferencias o a las elecciones individuales. Lo cual necesariamente es falso, pues lo justo y lo bueno son complementarios; ninguna concepción de justicia puede basarse enteramente en uno o en el otro, sino que ha de combinar ambos de una manera determinada.⁴⁰

Se observa en el párrafo que nos precede, una versión de la justicia basada en el principio de equidad; de allí que, el punto central del bien común para Rawls, es lo que él denominó: “la primacía de lo justo”. Se evidencia entonces, que el bien común constituye lo justo o lo bueno que nos conduce hacia un fin para todos los panameños; logrando así, a nivel de perfección, la actividad social, económica y cultural que nos inspira como empresa humana.

5.4.3.3. Buen Ciudadano:

Un tercer concepto hace referencia a lo que se concibe como “Buen Ciudadano”.

Pertenecer a una comunidad requiere de acciones básicas de convivencia basadas en principios éticos, morales, como: solidaridad, responsabilidad,

⁴⁰ www.bolivar.gov.co/htm/main/seguridad/deriv/bienciudad/

equidad y libertad, entre otros; razón esta por lo que nos interesa una clara comprensión de lo que se define como “buen ciudadano”.

UCTU, que tiene como propósito institucional impulsar el buen ciudadano, señala:

Ser miembro de una sociedad implica el reconocimiento de las normas sobre las cuales se establece el orden social, su acatamiento y cumplimiento. Se es un buen ciudadano cuando hay plena disposición a la convivencia, es decir, cuando el individuo es consciente de sus derechos, pero también de los deberes que tiene frente a la sociedad.⁴¹

Se extrae de esta cita que el buen ciudadano es un observador de las normas, de la convivencia y el respeto al prójimo en su diario vivir.

Se trata de un ciudadano que mantiene un permanente equilibrio entre sus deberes y derechos, lo que le permite formular y ejecutar soluciones a los problemas en armonía y paz con los demás sin nunca hacer uso de la violencia.

5.5 ACTIVIDADES DE EJECUCIÓN DE LA PROPUESTA

La Propuesta presentada consta de cuatro etapas.

⁴¹ <http://www.gayguatemala.com/conductas /conductas05.htm>

5.5.1. Etapas que componen la Propuesta

5.5.1.1. Operacionalidad:

La operacionalización de la propuesta nos permitió establecer las bases teóricas de iniciación y orientación para priorizar los elementos obtenidos en el diagnóstico situacional para la respectiva reglamentación del seguro obligatorio en el transporte público de pasajeros.

5.5.1.2. Sensibilidad Social, Motivación y Desarrollo de la Propuesta:

Esta segunda etapa tiene, como primer paso, la presentación y discusión de la propuesta con todos los agentes sociales participantes en la reglamentación del seguro obligatorio en el transporte público de pasajeros. Esto permitirá reflexionar sobre el futuro de dicho seguro en la sociedad panameña.

Se espera que el proceso de sensibilización y motivación se propicie en un ambiente de comunicación reflexivo y horizontal entre los diferentes actores sociales.

Una vez concluida la discusión de la propuesta se procederá a definir los diferentes elementos de planificación del proyecto normativo que regule el seguro obligatorio en el transporte público de pasajeros.

5.5.1.3. Ejecución y Puesta en Marcha de la Propuesta:

Esta tercera y última etapa de la propuesta se encuentra centrada en la puesta en marcha del proyecto normativo que regula el seguro obligatorio del transporte público de pasajeros.

En esta etapa se desarrollarán las siguientes actividades:

- ❖ Formulación del Plan de Trabajo.
- ❖ Convocatoria a los diferentes agentes sociales participantes.
- ❖ Ejecución de actividades planificadas.
- ❖ Fortalecimiento y Consolidación con evaluaciones de procesos que permitan ir incorporando cambios adecuados para obtener el producto deseado, - atención adecuada en caso de lesiones personales y daños materiales ocasionados por accidentes de tránsito en el transporte público de pasajeros-.

El presente trabajo sólo se evoca al desarrollo de la primera fase o etapa, dejándose el resto para su desarrollo en conjunto a nivel interinstitucional.

CAPÍTULO SEXTO:
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. CONCLUSIONES

- ❖ El transporte, sea de cosas, mercancías o personas está elevado a la categoría de contrato, por lo que en los diversos ordenamientos jurídicos, se han plasmado sus requisitos tanto de forma como de fondo.
- ❖ Para garantizar o asegurar a los contratantes por las posibles pérdidas que les pudiera acarrear al ser transportados los objetos del convenio, ha surgido el seguro de transporte.
- ❖ El seguro aplicado al transporte terrestre, ha devenido en un instituto jurídico y económico de grandes proporciones e indispensable en la vida moderna.
- ❖ Una de las vertientes del seguro antes citado, lo constituye el seguro obligatorio de vehículos a motor para el transporte público de pasajeros, cuya trascendencia es de capital importancia, habida cuenta de los daños físicos, materiales y corporales que se ocasionan en el transporte.

- ❖ Hasta el presente, ha habido un inusitado desinterés social y político por implementar el seguro obligatorio en el transporte terrestre público de pasajeros.
- ❖ Diversos factores sociales y presupuestos de hecho han impedido, además, la dinamización de este seguro, por lo que, prácticamente, ha quedado sólo en una simple obligación sin ningún tipo de cohesión.
- ❖ Factores, como la flota vehicular destinada al transporte terrestre público de pasajeros, con unidades que no se adecuan a la prestación eficiente del servicio; a las vías o redes que contamos; a los intereses de las aseguradoras a que esta situación no constituya una materia capital en la agenda de Estado para la administración que gobierna nuestro país, han obstaculizado que el seguro obligatorio en el transporte terrestre público de pasajeros, tenga una formal acogida en nuestra sociedad, limitando su desarrollo, eficacia y sustantividad.
- ❖ Han surgido diversas propuestas, tanto del gobierno como de la empresa privada, sobre todo, las vinculadas al transporte que han pretendido la puesta en marcha de una reglamentación para el seguro obligatorio en el transporte terrestre público de pasajeros.

- ❖ Las circunstancias sociales hacen exigible que el actual gobierno retome esta problemática con criterio científico para darle una pronta y adecuada solución.

6.2. RECOMENDACIONES

- ❖ Dada la complejidad del problema del transporte de personas y de cosas en nuestro país, se hace necesario por parte del gobierno una política definida en esta materia, que viabilice a todos los usuarios vías adecuadas, y que permitan la agilización, sin demoras, tanto de las personas como de las cosas.
- ❖ Se hace necesario adoptar urgentemente una reglamentación del seguro obligatorio del transporte público de pasajeros, para adecuar las necesidades personales y privadas de los usuarios con los intereses de los otros factores de poder, ya sean sindicatos, cooperativas, aseguradoras, entidades públicas, etc.
- ❖ Como quiera que se ha constatado la ineficiencia del servicio de transporte público por parte de transportistas o concesionarios, consideramos que se puede establecer un servicio de autobuses que lo brinden las empresas privadas, como por ejemplo, el interés que

tiene el Estado en implementar un nuevo sistema de buses articulados o, en su defecto, el llamado tren ligero.

- ❖ Para centralizar la actividad del transporte en Panamá, se podría optar por la creación de un Instituto Especializado, o si se quiere del Ministerio del Transporte, como lo hay en diversos Estados y en otras latitudes, los que, por sus facultades, están rindiendo una labor meritoria y han contribuido al desarrollo de esos países.

BIBLIOGRAFÍA

I. OBRAS GENERALES:

1. **ANDRADE DE C.**, María Luisa. **Hacia una propuesta curricular integrada para la formación de docentes en la Facultad de Educación de la Universidad de Panamá**, Concepción, Chile. 1995.
2. **BROSETA PONT**, Manuel. **Manual de Derecho Mercantil**, Editorial Tecnos, Madrid, 1978.
3. **CASTELO MATRAN**, Julio; **PÉREZ ESCACHO**, José María. **Diccionario Básico de Seguros**, Editorial MAPFRE, S.A., Madrid, 1976.
4. **CODERA MARTÍN**, José María. **Diccionario de Derecho Mercantil**, Ediciones Pirámide, S.A., 2da. Edición, Madrid, España, 1982.
5. **CHULIÁ VICENT**, Francisco. **Compendio Crítico de Derecho Mercantil**, Librería Bosh, Segunda Edición, Tomo II, Barcelona, España, 1986.
6. **DE GONZÁLEZ ARROCHA**, Rosa Abigail. **Manual del Conductor**, Litografía e Imprenta LIL, S.A., Sexta Edición, San José, Costa Rica, Diciembre, 2001.
7. **DE LARRAMENDI**, J.H.; **PARDO**, J.A. **CASTELO**, J. **Manual Básico de Seguros**, Editorial MAPFRE, S.A., Madrid, 1976.
8. **FLORES CERVANTES**, Cutberto. **Los Accidentes de Tránsito**, Editorial Porrúa, S.A. Tercera Edición, México, 1992.
9. **GARRIGUES**, Joaquín. **Curso de Derecho Mercantil**, Editorial Temis, Tomo IV, Bogotá, Colombia, 1987.
10. **GARRIGUES**, Joaquín. **El Contrato de Seguro Terrestre**, 2da. Edición, Madrid, 1983.
11. **GREENE**, Mark R. **Riesgo y Seguro**, Editorial MAPFRE, S.A., Madrid, 1979.
12. **INSURANCE COMPANY OF NORTHAMERICA**. **Introducción al Seguro**, Traducción del Instituto de Estudios e Investigaciones del Seguro de Centroamérica y Panamá, Nicaragua, Cuarta Edición, 1978.

13. **MINISTERIO DE JUSTICIA. Uso y Circulación de Vehículos de Motor y Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil**, Edición Oficial, Colección Textos Legales, Madrid, 1977.
14. **MORILLAS JARILLO**, María José. **El Seguro del Automóvil: El Aseguramiento Obligatorio de la Responsabilidad Civil Automovilística**, José María Bosch, Editor, S.A., Barcelona, 1992.
15. **MORILLAS JARILLO**, María José. **El Seguro de Transporte**, En Cuadernos de Derecho Judicial, Escuela Judicial, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1997.
16. **OZORES**, Renato. **Derecho Mercantil**, Ediciones Económicas, Universidad de Panamá, Panamá, 1965.
17. **PARDO PERALTA**, Susana B. **Efectividad de las Vallas Móviles en el Transporte Público de la Ciudad de Panamá**, Facultad de Ciencias Sociales, Escuela de Comunicación Social, USMA, 1997.
18. **SÁNCHEZ CALERO**, Fernando. **Los Seguros de Vida y del Automóvil**, Revista Mexicana de Seguros, 1973.
19. **SÁNCHEZ CALERO**, Fernando. **Instituciones de Derecho Mercantil**, Editorial de Derecho Reunidas, Décimo Sexta Edición, Madrid, España, 1993.
20. **SAUCEDO POLO**, Juan. **El Contrato de Seguro**, Universidad de Panamá, Panamá, 1978.
21. **SOLER ALEU**, Amadeo. **Seguro de Automotores**, Editorial Astrea, Buenos Aires, Argentina, 1978.
22. **SOLER ALEU**, Amadeo. **Transporte Terrestre**, Editorial Astrea, Buenos Aires, Argentina, 1978.
23. **SOTO NIETO**, Francisco. **Seguro Obligatorio de Viajeros**, Revista de Derecho Judicial, Madrid, 1970.
24. **TAMAYO JARAMILLO**, Javier. **El Contrato de Transporte**, Editorial Temis, S.A., Santa Fe, Bogota, 1991.
25. **URÍA**, Rodrigo. **Derecho Mercantil**, Quinta Edición, Madrid, España, 1966.

26. **VASQUEZ DEL MERCADO**, Oscar. **Contratos Mercantiles**, Editorial Porrúa, S.A., Cuarta Edición, México, 1992.
27. **ZERECERO ACOSTA**, Mario. **Los Seguros de Automóviles**, Curso de Instrucción Programada sobre Seguros, Editorial TIP, Iera. Edición, Tomo X, México, D.F., 1971.

II.- REVISTAS Y PUBLICACIONES:

28. **EL TRANVÍA EN LA CIUDAD DE PANAMÁ.**, Publicaciones del Suplemento "Ellas", Diario La Prensa, Panamá, 2003.
29. **FERNÁNDEZ**, Denia María. **Contrato de Transporte**, Revista Acta Académica N° 13, Universidad Autónoma de Centroamérica, Costa Rica, Noviembre, 1993.
30. **HARRIS**, Carlos. **Seguro Obligatorio para Autos**, Suplemento de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, Panamá, Julio, 2000.
31. **JAÉN SUAREZ**, Omar; **HEART MARTÍNEZ**, Eduardo. **El Problema Socio-Económico del Transporte Urbano en la Ciudad de Panamá**, Estudios Económicos, Centro de Investigaciones Sociales y Económicas, Facultad de Administración Pública y Comercio, Universidad de Panamá, Panamá, 1973.
32. **LOS SEGUROS DE VIDA Y DEL AUTOMÓVIL.** Revista Mexicana de Seguros, 1973.
33. **MANZANÉ**, Emidio. **La Ley del Transporte, una alternativa moderna**, Publicación del Diario La Estrella de Panamá, Panamá, 1999.
34. **OTERO**, José. **La Muerte Viaja En Bus**, Publicación del Diario La Prensa, Panamá, 2003.
35. **PÉREZ GAVILÁN**, Juanita. **Seguro Obligatorio de Automóvil: Una Necesidad Social**, Revista Cosmoseguros, N°34, Panamá, 1991.
36. **VALDEBENITO**, Eduardo. **El Transporte: Eterno Problema de Eficiencia**, publicación del Diario La Prensa, Panamá, 2003.

37. **VOLOJ**, Carlos Alberto. **Compañías de Seguros del Transporte Público ¿Posible Solución al Problema del Seguro Obligatorio de Automóvil?**, Revista Cosmoseguros, Panamá, 1993.

III.- INFORMES:

38. Japan International Cooperation Agency, **The Urban Transport Study in Panama**, Metropolitan Area, Main Report, 1982.

IV.- SEMINARIOS:

39. **EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO**, realizado durante los días 19, 20, y 21 de Mes de junio, en la Facultad de Arquitectura, Universidad de Panamá, 1985.

V.- TEXTOS LEGALES Y JURISPRUDENCIA:

40. CÓDIGO DE COMERCIO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ.
41. CÓDIGO CIVIL DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ.
42. CÓDIGO PENAL DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ.
43. COSTITUCIÓN POLÍTICA DE PANAMÁ DE 1972.
44. LEY ORGÁNICA DE LA CAJA DE SEGURO SOCIAL DE PANAMÁ.
45. FALLO DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, DE 21 DE MAYO DE 1969, REGISTRO JUDICIAL, MAYO-JUNIO, 1969.
46. FALLO DEL PRIMER TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE 4 DE FEBRERO DE 1974, REGISTRO JUDICIAL, ENERO-FEBRERO, 1974.
47. FALLO DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE 4 DE OCTUBRE DE 1966, REGISTRO JUDICIAL, SEPTIEMBRE-OCTUBRE, 1966.

VI.- TRABAJOS DE GRADUACIÓN:

48. **HERRERA**, Abelardo Antonio. **El Seguro Obligatorio Para Delitos en el Sistema de Transportes Panameños**, Universidad de Panamá, Panamá, 1951.
49. **LUQUE**, María Asunción. **Análisis y Administración del Seguro de Transporte de Mercancías en una Compañía de Seguros**, Facultad de Ciencias Administrativas, Escuela de Administración de Empresas, Contabilidad y Mercadotecnia, Universidad Santa María La Antigua, Panamá, 1990.
50. **NÚÑEZ JUSTINIANI**, Mariano Abdiel. **Del Seguro Obligatorio de Automóviles**, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, Universidad de Panamá, Panamá, 1988.
51. **PARDO PERALTA**, Susana B.; **GARRIGUES**, Grizette Maritza, **Efectividad de las Vallas Móviles en el Transporte Público de la Ciudad de Panamá**, Facultad de Ciencias Sociales, Escuela de Comunicación Social, Universidad Santa María La Antigua, Panamá, 1997.

VII.- INTERNET:

La idea del bien común en la filosofía medieval y renacentista.
www.ifs.csic.es/sorites/lp/articles/historia/biencomun.htm
www.primerolagente.com.ar/existe.htm
www.bolivar.gov.co/html/main/seguridad/deriv/bienciudad/
www.gayguatemala.com/conductas/conductas05.htm

ANEXOS

ANEXO No. 1

**CUADRO COMPARATIVO DE VÍCTIMAS FATALES A NIVEL NACIONAL,
POR CLASE, SEGÚN SEXO Y EDAD
AÑO 2005**

**CUADRO COMPARATIVO DE VÍCTIMAS FATALES A NIVEL NACIONAL,
POR CLASE, SEGÚN SEXO Y EDAD: AÑO 2005**

Cant de Acc.	No. Vict.	Clase de Accidente								Total	Día de la Semana	Fecha del Acc	Hora del Acc	Fecha de la Muerte	Hora de la Muerte	Provincia
			Colisión	Atropello	Vuelco	Choque	Caída	Otros								
8	8	CAÍDA DE PERSONA					1			05	6- ene	8:36	6- ene	7:20	PANAMA	
13	13	COLISIÓN CON BICICLETA	1							02	12-ene	12:30	12-ene	12:30	COCLÉ	
68	72	ATROPELLO		1						04	23-feb	21:00	23-feb	21:00	PANAMÁ	
72	66	COLISIÓN	1							02	26-feb	20:30	26-feb	20:32	COLÓN	
82	88	ATROPELLO Y FUGA		1						06	11-mar	20:30	11-mar	22:60	PANAMÁ	
89	95	ATROPELLO		1						02	21-mar	12:30	21-mar	12:30	PANAMÁ	
83	99	APLASTAMIENTO						1		06	24-mar	12:30	24-mar	12:30	PANAMÁ	
106	112	ENVESTIMIENTO DE PEATÓN A VEHÍCULO Y APLASTAMIENTO						1		07	9-abr	15:45	9-abr	19:45	PANAMÁ	
114	121	ATROPELLO		1						04	20-abr	15:00	20-abr	15:00	VERAGUAS	
116	123	ATROPELLO		1						05	21-abr	7:15	21-abr	7:15	CHIRIQUI	
122	129	COLISIÓN	1							07	23-abr	6:30	23-abr	12:07	COCLÉ	
131	138	COLISION Y ATROPELLO TRIPLE		1						02	25-abr	20:30	25-abr	18:00	PANAMÁ	
134	142	ATROPELLO		1						07	30-abr	3:50	30-abr	14:50	COLÓN	
135	143	ATROPELLO		1						01	24-abr	21:00	24-abr	11:00	PANAMÁ	
138	146	APLASTAMIENTO						1		01	1-may	21:20	1-may	1:45	PANAMÁ	
140	149	ATROPELLO		1						04	4-may	9:00	4-may	9:00	PANAMÁ	
151	163	ATROPELLO		1						05	12-may	10:30	12-may	16:30	COLÓN	
162	174	CAÍDA DE PERSONA DE VEHÍCULO EN MARCHA					1			05	19-may	14:00	19-may	20:45	PANAMÁ	
169	181	COLISIÓN Y ATROPELLO		1						02	30-may	13:00	30-may	13:00	PANAMÁ	
173	185	ATROPELLO		1						01	5-jun	18:20	5-jun	18:30	PANAMÁ	
175	187	ATROPELLO		1						07	11-jun	20:25	11-jun	21:00	PANAMÁ	
184	208	COLISIÓN Y CHOQUE	1							06	1-jul	22:20	1-jul	22:30	PANAMA	
197	209	CHOQUE (CON CERCA DE PUA Y CAIDA AL LAGO)				1				07	2-jul	17:00	2-jul	17:00	VERGUAS	

ANEXO No. 2

**VEHÍCULOS INSCRITOS EN LA REPÚBLICA DE PANAMÁ
(POR TIPO Y PROVINCIAS – 2005)**

**LISTADO DE LA FLOTA VEHICULAR INSCRITA
2005**

TIPO DE VEHICULO	BOCAS DEL TORO	COCLE	COLON	CHIRIQUI	DARIEN	HERRERA	LOS SANTOS	PANAMA	VERAGUAS	NO ESP.	TOTALES
AMBULANCIA	3	7	5	18		1	4	910	3		931
BARREDORA								4			4
BICICLETA	1		1	1				8			11
CAMIÓN	229	1,182	1,762	3,296	111	1,074	1,088	16,097	1,205		26,044
CAMIONETA	517	1,622	3,288	6,883	19	1,457	1,113	55,166	1,714		71,779
CARRETILLA			5	2				5	1		13
CARRO TANQUE		4	5	17		11		77	6		120
CARROZA	1	6	5	16		4	3	90	10		135
CASA RODANTE		2		11		1	1	11			26
CHIVA	1	15	1	5		4	1	28	5		60
COMANDO	1	2	2				1	22	1		29
CONCRETERA		2	1	12		2		141	6		164
COUPE	167	1,021	1,765	3,172	23	1,116	1,049	26,159	1,200		35,772
GRUA	3	11	16	36		17	6	243	7		339
HATCHBACK		4	39	17		6	4	1,026	4		1,100
JEEP	86	443	518	2,011	42	390	282	8,272	515		12,559
MICROBUS	134	756	774	1,464	17	366	517	8,992	361		13,381
MIXTO			1	1				8			10
MOTO	547	568	972	3,027	18	343	328	9,197	280		15,300
MOTOSCOOTER			2	1				1			4
MULA	61	242	709	1,382	3	198	140	2,777	323		5,635
OMNIBUS	99	553	1,360	1,202	7	369	335	8,476	885		13,361
PANEL	73	309	842	1,304	6	348	153	11,840	329		15,204
PICKUP	1,184	3,997	2,368	12,808	177	3,923	3,729	41,985	4,020		74,191
PLATAFORMA	1	5	48	26		3	4	86	5		178
REMOLQUE	40	593	2,464	2,164	7	404	357	9,323	540		15,900
REPARTO		1	1	2		3	1	30			38
SEDAN	1,473	6,327	13,679	20,915	59	7,058	5,494	201,662	6,665		263,332
TANQUE		6	13	31		11	2	76	8		148
TRACTOR	1	8	28	4		13	2	131	4		191
TRICICLO				1				2			3
VAN	19	49	303	179		17	19	2,915	31		3,552
VOLQUETE	19	45	79	123		55	37	896	25		1,278
NO ESPECIFICADO	5	12	93	64	2	32	9	668	14		899
TOTAL	4,693	17,792	31,148	60,276	491	17,341	14,679	407,324	18,167		571,911

ANEXO No. 3

**PROYECTO DE LEY
POR EL CUAL SE REGULA LA ACTIVIDAD DE SEGUROS
Y RESEGUROS EN LA REPÚBLICA DE PANAMÁ
DICIEMBRE 2004**

PROYECTO DE LEY No.

De de Diciembre de

“Por el cual se regula la actividad de Seguros y Reaseguros en la República de Panamá, y se deroga la Ley No.59 de 29 de julio de 1996, la Ley No.60 de 29 de julio de 1996, la Ley No.63 de 19 de septiembre de 1996 y todas las disposiciones que le sean contrarias”.

LA ASAMBLEA NACIONAL**DECRETA:****TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES****CAPÍTULO I
PRINCIPIOS GENERALES**

Artículo 1º- Autonomía: Se establece la Superintendencia de Seguros y Reaseguros de Panamá, en adelante denominada “la Superintendencia”, como institución del Estado, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía en su régimen interior.

La Superintendencia con el fin de garantizar su autonomía establecerá medidas regulatorias transparentes, con fondos separados e independientes del Gobierno Central y el derecho a administrarlos; aprobará su presupuesto de rentas y gastos, el que posteriormente se incorporará al Presupuesto General del Estado.

Artículo 2º.- Interés Público: Las actividades y operaciones contempladas en la presente Ley, en la medida en que conllevan la prestación de coberturas sobre intereses asegurables e incluyen la captación, inversión y administración de los recursos de los asegurados, se consideran de interés público, correspondiendo exclusivamente al Estado, a través de la Superintendencia de Seguros y Reaseguros de Panamá, la autorización previa, regulación, reglamentación, supervisión, control y fiscalización de las entidades y personas que desarrollan tales actividades y operaciones, en resguardo del interés público, la debida protección de los asegurados y el adecuado desarrollo del mercado asegurador en el país.

Artículo 3º.- Ejercicio del Negocio de Seguros y Reaseguros u otro servicio similar. Ninguna persona natural o jurídica que no esté debidamente autorizada por la

Superintendencia de Seguros y Reaseguros conforme a Ley, podrá desarrollar, directa o indirectamente, las actividades y operaciones a que se refiere la presente Ley. 180

Artículo 4º.- Utilización de la palabra seguros y sus derivados. A excepción de las instituciones estatales que se dediquen exclusivamente a actividades de tipo humanitario o de seguridad y asistencia social, ninguna persona jurídica que no sea autorizada por la Superintendencia podrá utilizar la palabra seguros ni sus derivados, en ningún idioma, en su nombre, pacto social, razón social, descripción de objetivos, membretes, facturas, avisos publicitarios o en cualquier forma que dé la impresión de que se trata de una empresa aseguradora, de un producto de seguro, de un corredor de seguros o de cualquier tipo de empresa o persona de las enumeradas en el artículo 7º de la presente Ley, y que indique o que sugiera que ejerce el negocio de seguros en cualquiera de sus formas.

Le corresponderá a la Superintendencia imponer las sanciones pertinentes a quienes violen las disposiciones contempladas en este artículo.

Prohíbese a los Notarios Públicos autorizar o expedir escrituras o protocolización de pactos sociales, actas o declaraciones, de las empresas y personas a que se refiere la presente Ley, sin la previa autorización de la Superintendencia. Esta prohibición se hace extensiva al Director del Registro Público en la inscripción de dichos documentos.

La autorización a la que se refiere el párrafo anterior deberá estar aprobada por el Superintendente en el documento que va a ser protocolizado e inscrito.

La Superintendencia notificará al Director General del Registro Público para que anote una marginal en la inscripción de cualquier sociedad que no haya cumplido con lo antes dispuesto, con la finalidad de que ésta quede disuelta de pleno derecho o sea cancelada su habilitación para efectuar negocios en Panamá, según se trate de una sociedad panameña o extranjera.

CAPÍTULO II ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 5º.- Alcance. Las disposiciones de la presente Ley son de aplicación a las siguientes empresas, entidades y personas:

1. Las que tengan por objeto realizar operaciones de seguros en cualquiera de sus ramos y de fianzas, genéricamente denominadas “compañías de seguros” o “empresas aseguradoras”, independientemente de la denominación de las operaciones o contratos, de su forma jurídica originaria y/o de su denominación societaria.
2. Aquellas que tengan por objeto realizar operaciones de reaseguros, en cualquiera de sus ramos y tipo de licencias, denominadas “compañías de reaseguros” o “empresas reaseguradoras”.

3. Las Aseguradoras Cautivas;
4. Los Administradores de Aseguradoras Cautivas; 181
5. Los Corredores de Seguros;
6. Los Agentes de Ventas de Seguros;
7. Los Agentes de Recaudación;
8. Las Sociedades de Corretaje de Seguros;
9. Los Corredores de Reaseguros;
10. Los Ajustadores de Seguros y/o Inspectores de Averías.
11. Quedan también sometidas a las disposiciones de la presente Ley, salvo aquellas que sean o hayan sido autorizadas por leyes especiales, todas aquellas entidades que ofrezcan coberturas o planes de salud, de accidentes personales o invalidez, fondos o planes de pensiones o jubilaciones brindando beneficios definidos y fondos de inversión y de capitalización, sobre la base de productos asimilables a seguros o rentas vitalicias, expidiendo pólizas o contratos de carácter individual o colectivo.
12. Todos aquellos determinados por reglamentación de la Superintendencia que presten servicios similares.

Artículo 6º.- Finalidad. Sin perjuicio de los deberes y atribuciones que la presente Ley le confiere, la Superintendencia tiene como fines, los siguientes:

1. Velar por la solidez y solvencia de las empresas, entidades y personas sujetas al ámbito de la presente Ley, promoviendo la confianza pública en las mismas para el desarrollo de la actividad de seguros, reaseguros y aseguradoras cautivas.
2. Tutelar el interés público y brindar la debida protección a los asegurados.
3. Propiciar la aplicación en el sistema asegurador y reasegurador de prácticas, principios y estándares internacionales de aceptación general que orientan la actividad del seguro y reaseguro.
4. Vigilar y controlar que las empresas y personas sujetas al ámbito de la presente Ley, cumplan con las normas legales, reglamentarias y estatutarias que las rigen.
5. Promover la libre competencia y la eficiencia de las empresas que tengan por objeto desarrollar las actividades reguladas en la presente Ley.
6. Aplicar las sanciones que correspondan ante violaciones e infracciones a la presente Ley y sus normas reglamentarias.

Artículo 7º.- Definiciones. Para los efectos de esta Ley, a los términos que a continuación se expresan se les atribuirá el sentido siguiente:

1. **Compañía de Seguros o Empresa Aseguradora.** Persona jurídica constituida o inscrita de acuerdo con las leyes de la República de Panamá y autorizada por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros, que tenga por objeto operaciones de seguros y/o de fianzas. Cuando en esta Ley se emplee el término genérico compañía de seguros, se entenderán incluidas las sucursales de compañías de

seguros extranjeras autorizadas por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros, para operar en la República de Panamá. 182

2. **Compañía de Reaseguros o Empresa Reaseguradora.** Persona jurídica autorizada por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros para dedicarse al negocio dereaseguros en sus distintos aspectos en o desde la República de Panamá, con oficina y personal responsable debidamente establecidos en Panamá, con el objeto de recibir de un asegurador o reasegurador, la transferencia total o parcial de los riesgos asumidos en virtud de contratos de seguros o reaseguros previamente celebrados. El reaseguro no altera el contrato de seguro mediante el cual el asegurador directo es el único responsable ante el asegurado o los beneficiarios.
3. **Aseguradoras Cautivas.** Personas jurídicas con licencia otorgada por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros, que se dediquen exclusivamente, desde una oficina establecida en la República de Panamá, a asegurar o reasegurar riesgos extranjeros particulares o específicos que sean previamente autorizados.
4. **Administrador de Aseguradoras Cautivas.** Persona jurídica constituida e inscrita de acuerdo con las leyes de la República de Panamá y autorizada por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros para que, desde la República de Panamá, suscriba las pólizas de seguros o reaseguros que expida la empresa y en general, que vele por la buena ejecución y administración de sus negocios.
5. **Los Auxiliares de Seguros**
 - 5.1. **Corredor de Seguros:** Persona natural autorizada por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros que, de conformidad con esta Ley y sin mantener vínculo de dependencia con ninguna compañía de seguros, sirve de intermediaria en la celebración de los contratos de seguros, fianzas y demás productos contemplados en esta Ley, con excepción de reaseguros y brinda asesoramiento y servicio a los asegurados o contratantes del seguro en materias de su competencia.
 - 5.2. **Agente de Ventas de Seguros:** Persona natural que se dedique a la comercialización o venta de seguros por cuenta de una compañía o sociedad de corretaje de seguros, persona jurídica, no pudiendo prestar tales servicios en más de una de estas empresas.
 - 5.3. **Agente de Cobros:** Persona natural o jurídica que actúa como intermediario en la recaudación de primas de seguros.
 - 5.4. **Sociedad de Corretaje de Seguros.** Persona jurídica constituida e inscrita de acuerdo con las leyes de la República de Panamá, autorizada por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros para que, de conformidad con esta Ley y sin mantener vínculo de dependencia con ninguna empresa de seguros, sirve de intermediaria en la celebración de los contratos de seguros, fianzas y demás productos contemplados en esta Ley, con excepción de reaseguros y brinda asesoramiento a los asegurados o contratantes del seguro en materias de su competencia.

6. **Corredores de Reaseguros.** Persona jurídica que, de conformidad con las disposiciones de esta Ley y desde una oficina establecida en Panamá, se dedica habitualmente a servir de intermediario entre las compañías de reaseguros y sus reasegurados.
7. **Ajustador de Seguros y/o Inspector de Averías.** Persona natural o jurídica constituida e inscrita de acuerdo con las leyes de la República de Panamá y autorizada por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros que, como contratista independiente, examina, investiga y determina las causas conocidas o presuntas de un siniestro y sugiere la valoración de los danos ocasionados por éste, atendiendo los términos y condiciones del contrato de seguros. Ninguna compañía de seguros o de corretaje de seguros podrá ser dueña, socia, directora o accionista de una firma de ajustadores de seguros. En caso de que una persona natural realice funciones de ajustador de seguros, no podrá ser socia, directora ni accionista de una compañía de seguros, administradora de empresas de seguros o de corretaje de seguros.
8. **Audidores Contables Externos.** Contadores Públicos Autorizados o Sociedades de Profesionales, licenciados por la Junta Técnica de Contabilidad, encargados de dictaminar y opinar si los estados financieros de las personas y entidades sujetas al ámbito de la presente Ley reflejan la real situación de las mismas, conforme a las disposiciones que sobre la materia emita la Superintendencia de Seguros y Reaseguros y, en su defecto, con arreglo a las Normas y Principios de Contabilidad y Auditoría Generalmente Aceptados y de aplicación genérica en la República de Panamá.
9. **Actuarios Externos.** Actuarios o Sociedades Profesionales de Actuarios, en su calidad de profesionales independientes, evalúan e informan, entre otros aspectos, sobre notas técnicas actuariales y condiciones contractuales de planes de seguros o reaseguros, el cálculo de las reservas matemáticas y reservas técnicas que requieran la aplicación de técnicas actuariales o estadísticas, que se deben acompañar a los estados financieros de las empresas de seguros y reaseguros, conforme a las disposiciones que sobre la materia emita la Superintendencia de Seguros y Reaseguros y, en su defecto, con arreglo a las Normas y Principios Actuariales Internacionales Generalmente Aceptados.
10. **Seguros.** Actividad comercial por la cual a través de un contrato denominado póliza, una parte llamada asegurado, mediante el pago de una prima transfiere un riesgo a otra parte llamada asegurador dentro de los límites de cobertura establecidos por la póliza.
11. **Coaseguros.** Es la concurrencia de dos (2) o más empresas aseguradoras en la cobertura de un mismo riesgo, con el fin de distribuir horizontal los riesgos.
12. **Reaseguros.** Instrumento técnico del que se vale una empresa aseguradora para conseguir la compensación estadística que necesita, igualando u homogeneizando los riesgos que componen su cartera de bienes asegurados mediante la cesión de parte de ellos a otras empresas. En tal sentido, el reaseguro sirve para distribuir entre otros aseguradores los excesos de los

riesgos de más volumen, permitiendo al asegurador directo (o reasegurador) operar sobre una masa de riesgos aproximadamente iguales, por lo menos si¹⁸⁴ se computa su volumen con el índice de intensidad de siniestros.

También a través del reaseguro se pueden obtener participaciones en el conjunto de riesgos homogéneos de otra empresa y, por lo tanto, multiplicar el número de riesgos iguales de una empresa.

13. **Partes relacionadas.** Se considera que las partes están relacionadas si una de ellas tiene capacidad para controlar a la otra, o para ejercer una influencia importante sobre la otra parte en la toma de decisiones financieras y operativas.
14. **Control.** Es la propiedad, directa o indirecta a través de subsidiarias, de más de la mitad de los derechos de voto de una empresa o de interés importante en el poder de voto y en el poder para dirigir, por estatuto o convenio, las políticas financieras y operativas de la administración de la empresa.
15. **Influencia significativa.** Es el poder para participar en las decisiones sobre políticas financieras y de operación de una empresa en la cual se invierte, pero no es control sobre dichas políticas. Si un inversionista posee, directa o indirectamente a través de subsidiarias, veinte por ciento (20%) o más de los derechos de voto de una empresa en la que invierte, se supone que tiene influencia significativa, a menos que pueda demostrarse claramente que éste no es el caso. Si el inversionista posee directa o indirectamente a través de subsidiarias menos del veinte por ciento (20%) de los derechos del voto la empresa en la que invierte, se presume que no tiene influencia significativa, a menos que pueda demostrarse claramente dicha influencia. La propiedad sustancial o mayoritaria por otro inversionista no necesariamente evita que un inversionista tenga influencia significativa.
La existencia de influencia significativa por un inversionista usualmente se hace evidente por una o más de las siguientes maneras:
 - (a) Representación en el Consejo de Administración o en un cuerpo gobernante equivalente de la empresa en la que se invierte;
 - (b) Participación en los procesos de elaboración de políticas;
 - (c) Transacciones importantes entre el inversionista y la empresa en la que se invierte;
 - (d) Intercambio de personal de gerencia; o
 - (e) Proporcionar información técnica esencial.
16. **Grupo económico.** Conjunto de sociedades que tienen autonomía jurídica pero no económica, ya que ésta se encuentra atribuida a una sola de ellas que recibe el nombre de sociedad matriz o empresa dominante, siendo las demás consideradas como afiliadas y subsidiarias. La sociedad matriz ejerce la dirección y el control económico del grupo, ostentando la mayoría del capital, la mayoría de votos o la capacidad de designar la mitad más uno de los miembros de los órganos de gobierno.

TÍTULO II
DE LA AUTORIDAD DE REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN

185

CAPÍTULO 1
DE LA JUNTA DIRECTIVA DE LA SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS Y REASEGUROS

Artículo 8°.- Función de la Junta Directiva. La Superintendencia contará con una Junta Directiva que actuará como máximo órgano de regulación y entidad consultiva de la Superintendencia.

Son funciones de la Junta Directiva:

1. Aprobar el presupuesto anual de la Superintendencia.
2. Actuar como segunda y última instancia en la vía gubernativa para la reconsideración y apelación de los recursos presentados ante la Superintendencia, en el efecto devolutivo.
3. Aprobar, modificar o derogar la reglamentación de la presente Ley, que incluyan entre otras, las reglas sobre gobierno corporativo, los casos de vinculación, control, influencia significativa y conformación de partes relacionadas o grupos económicos.
4. Aprobar, rechazar o modificar la estructura orgánica de la Superintendencia conforme a las necesidades y requerimientos para el adecuado cumplimiento de los fines institucionales.
5. Designar, a falta de la designación por parte del Superintendente, al funcionario que lo sustituya en su ausencia o impedimento temporal.
6. Revisar y modificar la tasa de regulación y supervisión, conforme a lo preceptuado en el Artículo 34° de la presente Ley.
7. Cualesquiera otras establecidas en la presente Ley y su reglamentación.

Artículo 9°.- Junta Directiva. La Superintendencia contará con una Junta Directiva formada por cinco (5) directores, con sus respectivos suplentes, con derecho a voz y voto, y con un Superintendente. Los miembros de la Junta Directiva serán nombrados por el Órgano Ejecutivo de la siguiente forma:

1. Un representante de las empresas aseguradoras o reaseguradoras;
2. Un representante de los corredores de seguros;
3. Tres representantes de la sociedad, de gremios o asociaciones del país.

Los directores no recibirán remuneración ni gastos de representación, salvo dietas que fijará el Órgano Ejecutivo por su asistencia a las reuniones de la Junta Directiva o por su participación en misiones oficiales.

La Junta Directiva elegirá un Presidente de entre sus miembros, quien ejercerá el cargo por el término de un año. Dicho término podrá ser prorrogado. 186

Artículo 10°.- Requisitos. Para ser miembro de la Junta Directiva, se establecen los siguientes requisitos:

1. Ser ciudadano panameño;
2. No haber sido condenado por delito doloso ni por delito culposo de carácter patrimonial;
3. No tener parentesco entre sí dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, ni con el Superintendente;
4. No desempeñar cargo público alguno, excepto el de profesor en establecimientos de educación superior;
5. Poseer título universitario y experiencia mínima de siete (7) años en el sector asegurador, en el financiero o en otros afines;
6. No haber sido inhabilitado por la Superintendencia para ejercer como corredor, agente, ajustador, directivo o empleado de una aseguradora, reaseguradora y aseguradora cautiva;
7. No haber sido declarado en quiebra ni en concurso de acreedores, ni encontrarse en estado de insolvencia manifiesta;
8. No ser accionista que posea directa o indirectamente más del cinco por ciento (5%) de las acciones de una compañía de seguros, reaseguros, aseguradoras cautivas, de corretaje y ajustadores de seguros u otras similares.
9. En el caso de los tres miembros de la sociedad, gremios o asociaciones, contemplados en el numeral 3 del Artículo 9°, los mismos no podrán tener vínculo alguno con compañías de seguros, reaseguros, aseguradoras cautivas, de corretaje, ajustadores de seguros u otras similares.

Artículo 11°.- Duración en el cargo. Los directores ejercerán sus cargos por un término de ocho (8) años a partir de su nombramiento.

No obstante, a fin de permitir la renovación escalonada de los cargos de director de la Junta Directiva, en la designación inicial se nombrarán dos (2) directores por un término de cinco (5) años cada uno; un (1) director por un término de siete (7) años; y dos (2) directores por un término de ocho (8) años cada uno.

El nombramiento de los directores podrá ser prorrogado por un solo término adicional de ocho (8) años.

Artículo 12°.- Funcionamiento. La Junta Directiva de la Superintendencia se reunirá ordinaria o extraordinariamente, cuando lo fije la misma o cuando lo solicite el Superintendente. La convocatoria podrá ser hecha vía telefónica, facsímil, correo electrónico, correo certificado o personalmente.

En la primera sesión que se convoque luego de las designaciones de los directivos, se discutirá y aprobará el Reglamento de Funcionamiento de la Junta Directiva, el 187 mismo será formalizado y puesto en vigencia mediante Resolución expedida por el Superintendente.

Las decisiones de la Junta Directiva serán adoptadas con el voto afirmativo de por lo menos tres (3) directores, salvo aquellos casos especialmente contemplados en esta Ley en los que se requiera un mayor número de votos.

La presencia de por lo menos tres (3) directores será necesaria para constituir quórum.

Las deliberaciones, discusiones y acuerdos de la Junta Directiva serán asentados en las actas correspondientes.

Artículo 13°.- Remoción de directores. El Órgano Ejecutivo podrá ordenar la remoción de cualquiera de los directores si se configura alguna de las causales siguientes:

1. La incapacidad manifiesta para cumplir sus funciones.
2. La declaración de quiebra, concurso de acreedores o el estado insolvencia manifiesta del director.
3. Incumplimiento de los requisitos establecidos para su escogencia.
4. Negligencia o falta de probidad comprobada mediante los procedimientos legales pertinentes en el desempeño de sus funciones.
5. El incumplimiento de las obligaciones y prohibiciones que le impone la presente Ley.

Artículo 14°.- Conflicto de Interés. Cuando en las reuniones de la Junta Directiva se traten temas sobre los cuales algún director tuviera conflicto de interés, el mismo deberá abstenerse de participar en la discusión y decisión del tema. Para tal efecto, el director, sujeto al conflicto de interés, solicitará a su suplente que lo reemplace. A falta de abstención voluntaria, cualquier miembro de la Junta Directiva o el Superintendente podrá solicitarle que se ausente de la reunión.

CAPÍTULO II DEL SUPERINTENDENTE DE SEGUROS Y REASEGUROS

Artículo 15°.- Del Superintendente de Seguros y Reaseguros. La Superintendencia actuará bajo la dirección y responsabilidad del Superintendente de Seguros y Reaseguros, quien es el funcionario de mayor nivel jerárquico de la Superintendencia y será designado por el Órgano Ejecutivo, por un término de diez años (10) prorrogables por una sola vez.

El Superintendente ejercerá como funcionario público de tiempo completo y será remunerado con un salario y gastos de representación, de conformidad con lo que 188 disponga el Órgano Ejecutivo, los cuales no serán inferiores al de funcionarios de igual jerarquía.

Artículo 16°.- No ratificación. No se aplicará al nombramiento del Superintendente ni a los miembros de la Junta Directiva de la Superintendencia de Seguros y Reaseguros contemplada en esta Ley, lo dispuesto en el artículo primero de la Ley No.3 de 16 de junio de 1987.

Artículo 17°.- Requisitos. Los requisitos para ejercer el cargo de Superintendente son:

1. Ser ciudadano panameño.
2. No tener parentesco con los miembros de la Junta Directiva dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad.
3. Poseer título universitario y experiencia mínima de siete años en el sector asegurador, bancario, financiero o en otros afines.
4. No ser accionista, director, gerente, asesor o empleado de las empresas y personas sujetas a la supervisión y control de la Superintendencia.
5. No encontrarse vinculado directamente de manera comercial, económica o profesional a actividades que pudieran generar conflictos de intereses en la adopción de decisiones propias de la Superintendencia. Se exceptúan los casos de afiliado a fondos de pensiones y de asegurado.
6. No haber sido sancionado por la comisión de falta grave o por actos de mala gestión por la Superintendencia en la dirección o administración de las personas y empresas sujetas a su supervisión y control.
7. No haber sido condenado por autoridad competente por delito doloso, ni por delito culposo de carácter patrimonial o de naturaleza financiera.

Artículo 18°.- Atribuciones y facultades del Superintendente. Son atribuciones y facultades del Superintendente:

1. Representar a la Superintendencia en actos administrativos y jurídicos permitidos en la presente Ley.
2. Velar por el cumplimiento de los fines de la Superintendencia a que se refiere el artículo 6° de la presente Ley.
3. Preparar y sustentar ante la Junta Directiva el presupuesto anual de la Superintendencia y presentarle un informe anual sobre la situación administrativa, económica y financiera de la misma.
4. Autorizar o negar las solicitudes que se formulen ante la Superintendencia conforme a la presente Ley, para operar en la República de Panamá como compañía de seguros, reaseguros, aseguradoras cautivas, las administradoras de aseguradoras cautivas y otras similares.

5. Autorizar, negar o suspender las licencias para el ejercicio de la profesión de corredor de seguros, reaseguros, ajustadores de seguros o inspectores de 189 averías, así como, cancelar las inscripciones, conforme a las disposiciones de la presente Ley y reglamentar las actividades que procuren su independencia e idoneidad.
6. Mantener actualizado un Registro Especial de las solicitudes, licencias y autorizaciones otorgadas a las personas naturales o jurídicas supervisadas.
7. Velar que las personas naturales y jurídicas supervisadas cumplan las normas legales y reglamentarias a que están sujetas, debiendo ejercer para ello el más amplio control y seguimiento, ejecutando la fiscalización mediante inspecciones de sus actividades, operaciones y negocios.
8. Informar a las personas naturales y jurídicas supervisadas el resultado de las inspecciones practicadas.
9. Instruir a las personas naturales y jurídicas supervisadas sobre la manera como deben cumplirse las disposiciones que regulan la actividad, señalar los procedimientos para su aplicación, así como fijar los criterios técnicos y jurídicos que faciliten el cumplimiento de las normas establecidas en la presente Ley.
10. Definir y reglamentar los requerimientos mínimos y formalidades de información institucional, así como los datos que deben suministrarle periódicamente a la Superintendencia y al mercado, las personas y empresas supervisadas, propiciando estándares adecuados de transparencia.
11. Velar que las personas naturales y jurídicas contempladas en la presente Ley suministren a sus usuarios y clientes información veraz y suficiente sobre los servicios ofrecidos y sus derivados.
12. Dictar, dentro de los alcances de la presente Ley, normas de valoración de activos y pasivos, sobre transferencias de cartera y fusión de empresas aseguradoras y reaseguradoras.
13. Clasificar a las empresas de seguros en base a parámetros que surjan del análisis del margen de solvencia y otros indicadores financieros.
14. Autorizar los modelos de pólizas a ser comercializadas entre el público consumidor.
15. Proteger a los usuarios de los servicios de seguros mediante la admisión, seguimiento y pronunciamiento sobre las quejas o reclamos presentados por los mismos, que puedan violar el principio de interés público contemplado en la presente Ley
16. Cancelar, anular o suspender temporal o definitivamente el ejercicio de la actividad de seguros de las personas naturales o jurídicas que incurran en prácticas ilegales y en contra del interés público.
17. Implementar sistemas, programas preventivos y correctivos para el control y supervisión de las personas naturales y jurídicas contempladas en la presente ley.
18. Resolver los recursos administrativos de primera instancia.

19. Determinar la comisión de infracciones por parte de las personas naturales y jurídicas supervisadas e imponerles las sanciones o multas que correspondan, según lo contemplado en la presente Ley y su reglamentación.
20. Determinar en base a la presente Ley y su reglamentación, la reorganización, intervención, liquidación forzosa y la cancelación de la licencia de las personas jurídicas supervisadas.
21. Calificar, sancionar o multar a las personas naturales o jurídicas que practiquen una actividad relacionada a la industria de seguros, sin la autorización prevista en la presente Ley.
22. Recaudar en base a la presente Ley las tasas periódicas, sanciones y multas aplicadas a las personas naturales y jurídicas supervisadas, y a todas aquellas que incurran en el incumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente Ley.
23. Adoptar las medidas necesarias para que las personas naturales y jurídicas supervisadas cumplan las disposiciones legales y reglamentarias sobre Prevención del Delito de Blanqueo de Capitales, así como sancionar las infracciones e incumplimientos a las mismas, en el ámbito de su competencia.
24. Elaborar, desarrollar y publicar estudios, investigaciones y estadísticas sobre materias de su competencia.
25. Publicar en Gaceta Oficial las reglamentaciones emitidas por la Superintendencia.
26. Difundir, publicar u ordenar la publicación de los estados financieros de las empresas de seguros y reaseguros con la periodicidad y contenido que estime conveniente.
27. Planificar y promover actividades en concordancia a la presente Ley que estimulen el crecimiento de la industria de seguros a nivel nacional e internacional.
28. Celebrar convenios, acuerdos de cooperación, e intercambios de información con otros organismos nacionales e internacionales, que puedan promover el mejoramiento de la industria del seguro.
29. Coordinar con otras instituciones gubernamentales con el fin de prevenir y erradicar prácticas monopolísticas por parte de las personas naturales y jurídicas supervisadas.
30. Coordinar con las autoridades competentes las medidas necesarias para promover en todas las regulaciones basadas en la presente Ley, el respeto al medio ambiente y la armonía necesaria para la convivencia interdependiente de la sociedad.
31. Actuar de oficio o a solicitud de parte interesada cuando tenga conocimiento de que alguna persona natural o jurídica esté infringiendo la presente Ley, y dar traslado a las autoridades competentes.

32. Denunciar ante las autoridades competentes cualquier hecho contemplado como delito contra el patrimonio, que surja de las inspecciones realizadas por la 191 Superintendencia.
33. Establecer los parámetros administrativos dentro de la estructura organizacional de la Superintendencia de Seguros y Reaseguros, para garantizar la estabilidad laboral, eficiencia y desarrollo profesional de sus recursos humanos, en base a la presente Ley.
34. Elaborar el Código de Ética aplicable a los funcionarios de la Superintendencia.
35. Designar al funcionario de la Superintendencia que lo sustituya por ausencia o impedimento temporal.
36. Nombrar, contratar, suspender, remover o cesar, conforme a la presente Ley y a su reglamentación, al personal permanente de la Superintendencia.
37. Contratar a personal temporal para el mejor desempeño de las funciones de la Superintendencia.
38. Celebrar los contratos y demás actos requeridos para el normal desarrollo de las actividades de la Superintendencia hasta por un monto de doscientos cincuenta mil balboas (B/.250,000.00).
39. Realizar todos los actos y adoptar todas las medidas necesarias que se deriven de su condición de Autoridad de Regulación y Supervisión y que resulten pertinentes, conforme a la Ley y su reglamentación, para el cumplimiento de sus fines y la debida tutela del interés público.

Artículo 19°.- Remoción. La Junta Directiva, por decisión unánime, podrá ordenar la remoción del Superintendente si se configura alguna de las siguientes causales:

1. La incapacidad manifiesta para cumplir sus funciones.
2. La declaración de quiebra, concurso de acreedores o el estado insolvencia manifiesta del Superintendente.
3. Incumplimiento de los requisitos establecidos para su escogencia.
4. Negligencia o falta de probidad comprobada mediante los procedimientos legales pertinentes en el desempeño de sus funciones.
5. El incumplimiento de las obligaciones y prohibiciones que le impone la presente Ley.

Artículo 20°.- Conflicto de Interés. Cuando se traten temas sobre los cuales el Superintendente tuviera conflicto de interés, el mismo deberá abstenerse de participar en el estudio, análisis y decisión del tema. Para tal efecto, el Superintendente designará a un funcionario competente para que resuelva dicho asunto.

CAPÍTULO III RÉGIMEN LABORAL ESPECIAL

Artículo 21°.- El personal. La Superintendencia de Seguros y Reaseguros, estará regulada por un régimen laboral especial, para garantizar la estabilidad de sus

empleados y la confidencialidad de la información supervisada. La Superintendencia ofrecerá un ambiente laboral, libre de discriminación, por razones de edad, raza,192 sexo, origen étnico, religión, creencia espiritual, nacionalidad previa, o política partidista. La selección del personal estará concentrada en su preparación académica, experiencia práctica, y la determinación de la vocación de servicio público consolidada por los siguientes factores:

1. Honestidad y probidad.
2. Capacidad.
3. Conciencia Social.
4. Ejecución dinámica.

Artículo 22°.- Clases de empleados. Los empleados de la Superintendencia serán contratados de carácter permanente o temporal por el Superintendente. Los empleados permanentes, serán contratados para ocupar vacantes establecidas por el organigrama de la Superintendencia aprobado por la Junta Directiva, y tendrán estabilidad laboral. Los empleados temporales serán contratados por un período específico no mayor de un año prorrogable, para efectos de consultor-fa, asistencia profesional, u otra requerida por la Superintendencia.

Artículo 23°.- El concurso de vacantes. Todas las posiciones permanentes serán escogidas mediante concurso, de una base de datos que mantendrá la Superintendencia, con un mínimo de cinco participantes. En la eventualidad que el número de aspirantes a una vacante sea menor a cinco, se requerirá de la publicación de un anuncio en un periódico local de circulación nacional, en el cual se establecerá Lo siguiente:

1. El término y lugar para la aceptación de hojas de vida, el cual no deberá ser menor a tres días posterior a su publicación.
2. Un resumen del perfil laboral requerido y la descripción de las funciones.
3. El salario mínimo y máximo que podrá aspirar el aspirante de acuerdo a su capacidad.

En todos los casos de vacantes permanentes la Superintendencia calificará a los aspirantes en base a un perfil profesional preelaborado, sustentado la preparación académica, práctica profesional, ética, entrevista personal, recomendaciones laborales y otras que considere pertinente.

Una vez escogida la persona que ocupará la vacante, existirá un periodo de prueba de noventa días, pasado este periodo la vacante quedará automáticamente ocupada y la persona contratada será considerada como empleado permanente.

Artículo 24°.- La posición vacante. Una posición permanente quedará vacante por las siguientes razones:

1. Despido justificado contemplado en el artículo 28° de la presente Ley.
2. Renuncia expresa a la posición.

3. Muerte.
4. Otras contempladas por leyes especiales.

193

De ser la posición permanente eliminada por razones administrativas, la persona que ocupara la posición, deberá ser capacitada para ejercer otra dentro de la Superintendencia con el mismo salario e igual categoría.

Tendrán la primera opción a cualquier vacante dentro de la Superintendencia, los empleados permanentes y temporales, que cumplan con los requisitos establecidos en la descripción de funciones de la posición requerida.

Artículo 25°.- Los salarios. Todas las posiciones permanentes gozaran de estabilidad laboral, y su remuneración salarial, estará elaborada en base a las recomendaciones, de organismos internacionales con representación local, y de firmas contables o de personal de reputación local, que hayan establecido tablas salariales competitivas en el mercado en manera sistemática y que establezcan adecuadamente los parámetros profesionales a ser remunerados. El Superintendente velará por mantener la competitividad de los salarios en el mercado, y establecerá los criterios de aumento de salario, por competitividad en el mercado, años de experiencia, asignación de funciones adicionales a las contempladas en la descripción profesional, o el alza en el costo de vida. En ningún caso podrá haber disminuciones salariales o de las condiciones en la cuales la persona fue contratada.

Artículo 26°.- Las vacaciones. Todos los empleados tendrán derecho a un mes de vacaciones por cada once meses laborados, que será debidamente remunerado en tiempo o dinero, la opción deberá ser solicitada por el empleado y aprobada por el superior inmediato, en base a las circunstancias administrativas. Una acumulación de más de dos (2) años de vacaciones deberá ser remunerada en dinero, sin derecho a tiempo.

Artículo 27°.- Los que no pueden aplicar a las vacantes. No podrán ser contratados por la Superintendencia como permanentes o temporales, los siguientes:

1. Personas en el cuarto grado de consanguinidad o de afinidad con miembros de la Junta Directiva o el Superintendente.
2. Personas no idóneas para las vacantes que se presenten.
3. Personas que hayan sido culpadas de un delito contra el patrimonio, la fe pública, tráfico de armas, lavado de dinero o drogas.

Artículo 28°.- El despido justificado. Serán causales de despido justificado de las posiciones permanentes las siguientes:

1. Haber mentido en la información solicitada o provista para su contratación.
2. Violar la confidencialidad de la información manejada.
3. Adquirir acciones en las empresas supervisadas.

4. Ser culpado por un delito doloso o culposo contra el patrimonio o la fe pública.
5. No cumplir con las labores asignadas, por culpa o negligencia. 194
6. Faltar más de cinco días al año sin causa justificada.

El despido se dará sin perjuicio al derecho de reconsideración, apelación, ante la Junta Directiva y Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia. Si una de las instancias determina que el despido no fue justificado, la persona despedida le corresponderá en concepto de indemnización doce meses de salario, el pago de salarios caídos, y la restitución a su posición original con el mismo salario y condiciones. La posición no quedará vacante hasta tanto se resuelvan todos los recursos respectivos.

La persona despedida tendrá cinco días posterior a la notificación personal, para presentar los recursos. La no presentación de recursos, posterior a los cinco días dejará vacante la posición.

Artículo 29°.- El organigrama. El organigrama de la Superintendencia presentado por el Superintendente para aprobación de la Junta Directiva, deberá contar con un resumen de la descripción de las funciones de cada posición, en base a los criterios de funciones asignados por Ley a la Superintendencia, y a las recomendaciones elaboradas por organismos internacionales con sede local. La Junta Directiva aprobará o rechazará el organigrama.

Artículo 30°.- Las evaluaciones. La Superintendencia a través de su administración, regulará criterios administrativos para los tipos de evaluaciones periódicas de los empleados permanentes, y así mejorar la comunicación y la identificación de las necesidades laborales de todos los participantes. Las evaluaciones a todos los cargos gerenciales serán hechas por el Superintendente directamente.

Artículo 31°.- La reglamentación. La Superintendencia reglamentará en base a la presente Ley los parámetros basados en este capítulo para garantizar la estabilidad laboral. Ninguna reglamentación destinada al beneficio o mejoramiento del personal tendrá carácter retroactivo.

CAPÍTULO IV DEL RÉGIMEN ECONÓMICO

Artículo 32°.- Presupuesto de la Superintendencia. El presupuesto anual de la Superintendencia será aprobado por la Junta Directiva. La Superintendencia tendrá a su cargo la administración y ejecución del mismo. Dicho presupuesto se incorporará al Presupuesto General del Estado.

La Superintendencia tendrá fondos separados e independientes del Gobierno Central y el derecho de administrarlos.

Artículo 33°.- Financiamiento del Presupuesto. Para cubrir los gastos de funcionamiento de la Superintendencia contará con los siguientes recursos: 195

1. Las tasas de regulación y supervisión establecidas en la presente Ley.
2. El importe de los derechos de inspección y otros servicios especiales, los cuales serán pagados por las entidades reguladas.
3. Las donaciones, legados y contribuciones no reembolsables de la cooperación internacional y de organismos nacionales y multinacionales, así como las asignaciones, que por cualquier título, le cedan personas naturales o jurídicas, no sujetas a supervisión.
4. Las multas establecidas en la presente Ley.
5. Los ingresos financieros, frutos y rentas que le genere la administración de sus recursos.
6. Otros que perciba de acuerdo a la Ley.

Artículo 34°.- Tasa de regulación y supervisión. Las tasas de regulación y supervisión de seguros a favor de la Superintendencia y a cargo de las personas naturales y jurídicas comprendidas dentro de la presente Ley son:

Las empresas de seguros pagarán una tasa anual, en proporción a las primas suscritas netas de cancelación percibidas durante el año anterior, de cero punto setenta y cinco por ciento (0.75%) del monto de las primas anteriormente mencionadas, hasta un monto máximo de trescientos mil balboas (B/.300,000.00).

Las empresas de reaseguros pagaran una tasa anual de cero punto cincuenta por ciento (0.50%) de las primas suscritas netas de cancelación en el año anterior, hasta un monto máximo de trescientos mil balboas (B/.300,000.00); y para las nuevas reaseguradoras, el cero punto cincuenta por ciento (0.50%) con el mismo límite, de acuerdo con el plan de negocios que sometan a la Superintendencia para su aprobación.

Las aseguradoras cautivas pagaran una tasa anual de dos mil balboas (B/.2,000.00).

Los administradores de aseguradoras cautivas pagaran una tasa anual de trescientos balboas (B/.300.00).

Los corredores de seguros, personas naturales, pagaran una tasa anual de cien balboas (B/.100.00).

Los corredores de seguros, personas jurídicas, pagaran una tasa anual de quinientos balboas (B/.500.00).

Los corredores de reaseguros, personas jurídicas, pagaran una tasa anual de trescientos balboas (B/.300.00).

Los ajustadores de seguros y/o inspectores de averías, personas naturales, pagaran una tasa anual de cien balboas (B/.100.00). 196

Los ajustadores de seguros y/o inspectores de averías, personas jurídicas, pagaran una tasa anual de trescientos balboas (B/.300.00).

Artículo 35°.- Pago de la tasa de regulación y supervisión. La tasa anual se pagará dentro del primer trimestre de cada año calendario.

En caso de mora, el monto de las tasas no pagadas tendrá un recargo del diez por ciento (10%) del monto a pagar, sin perjuicio de las otras sanciones que establezca la presente Ley.

Artículo 36°.- Impuestos. La Superintendencia no estará sujeta al pago de impuestos, derechos, tasas, cargos, contribuciones o tributos de carácter nacional, con excepción de las cuotas de seguridad social, del seguro educativo, de los riesgos profesionales, de las tasas por servicios públicos, el impuesto de transferencia de bienes, muebles y servicios (ITBMS) y del impuesto de importación.

CAPÍTULO IV DE LA SUPERVISIÓN

Artículo 37°.- De la supervisión. La Superintendencia, para el cumplimiento de sus funciones, desarrollará acciones de análisis y seguimiento a las personas naturales y jurídicas supervisadas para que proporcionen información periódica sobre el grado de solvencia, liquidez, operatividad y funcionalidad. Para tales efectos, la supervisión podrá ser realizada mediante visitas al domicilio legal en donde deberá encontrarse toda la información pertinente al funcionamiento habitual sujeto a supervisión o podrá ser solicitada por escrito, de acuerdo sea el caso.

Las formalidades para realizar la supervisión serán reglamentadas de acuerdo a la presente Ley.

Artículo 38°.- De las Inspecciones. Las inspecciones podrán ser:

1. De oficio, por parte del Superintendente, siempre y cuando exista indicio alguno que motive la acción.
2. A petición de las personas naturales y jurídicas supervisadas.

Además de las anteriormente expuestas, la Superintendencia podrá, por razón de sus funciones, hacer inspecciones periódicas que estime conveniente para salvaguardar el interés público.

Cuando sea requerido, el costo total de la inspección y sus gastos incidentales serán sufragados por los regulados.

197

Las formalidades para realizar las inspecciones serán reglamentadas de acuerdo a la presente Ley.

Artículo 39°.- Asesoramiento de especialistas. En casos en que la Superintendencia deba investigar, aclarar o evaluar algún aspecto o materia de índole técnico o legal con relación a las personas naturales o jurídicas supervisadas, o en el caso que una medida, opinión, interpretación o pronunciamiento emitido por la Superintendencia sea discutido en sus fundamentos técnicos o legales por los sujetos supervisados, la Superintendencia podrá contratar a profesionales o peritos independientes calificados, nacionales o internacionales.

El costo de la mencionada contratación será asumido por los sujetos supervisados que formularon la discusión.

Artículo 40°.- Confidencialidad. Toda la información objeto de la supervisión será considerada como estrictamente confidencial, entre la Superintendencia y las personas naturales y jurídicas supervisadas. Se exceptúan los indicios de la comisión de un hecho punible, los cuales serán notificados directamente por la Superintendencia a las autoridades competentes.

TÍTULO III DE LAS ENTIDADES ASEGURADORAS

CAPÍTULO 1 REQUISITOS Y TRÁMITES PARA CONSTITUIR ENTIDADES ASEGURADORAS

Artículo 41°.- Autorización para operar. Toda empresa o entidad, pública o privada, que tenga por objeto realizar operaciones relacionadas a la industria del seguro en o desde la República de Panamá, deberá estar debidamente autorizada por la Superintendencia.

La autorización será otorgada preliminarmente por el Superintendente, mediante resolución motivada, en un término no mayor de treinta (30) días y la autorización definitiva será aprobada en un término no mayor de ciento ochenta (180) días.

El Superintendente, por causa justificada podrá limitar las actividades solicitadas, suspender o cancelar, en cualquier momento, las autorizaciones anteriormente descritas, en los siguientes casos:

1. Si se comprueba inexactitud o falsedad de la documentación presentada.

2. Si no se inician operaciones dentro de los seis (6) meses siguientes al otorgamiento de la licencia. 198
3. Cuando se compruebe que alguno de sus directores, dignatarios o ejecutivos, incurran en alguno de los impedimentos a que se refiere el artículo 44° de la presente Ley.
4. Cualquier otro establecido en la reglamentación de la presente Ley.

Artículo 42°.- Requisitos. Para la constitución de empresas aseguradoras, la persona jurídica interesada presentará a la Superintendencia poder y solicitud mediante apoderado legal, un cheque certificado por la suma de dos mil balboas (B/.2,000.00) para diez (10) accionistas o menos o por la suma de cinco mil balboas (B/.5,000.00) para más de diez (10) accionistas, no reembolsable, para sufragar los gastos de investigación; y los demás requisitos a ser reglamentados conforme a la presente Ley.

Artículo 43°.- Constitución del capital mínimo. Las personas jurídicas que soliciten autorización para operar como compañía de seguros, deberán constituir en efectivo, un capital mínimo de dos millones de balboas (B/.2,000,000.00). Las sucursales de compañías extranjeras también deberán consignarlo en efectivo, conforme a las disposiciones de la Superintendencia.

El capital mínimo pagado deberá mantenerse en todo momento libre de gravámenes, con el fin de garantizar el debido cumplimiento de sus obligaciones.

Los valores representativos del capital mínimo están sujetos al mismo régimen de inversiones que las reservas matemáticas y técnicas.

Artículo 44°.- Impedimentos. Se encuentran impedidos para constituir empresas aseguradoras y desempeñarse como directores, dignatarios, representantes legales y accionistas:

1. Quienes hayan sido condenados en firme por delitos de narcotráfico, fraude u otros delitos contra la fe pública.
2. Los que, por razón de sus funciones, estén impedidos de ejercer el comercio, de conformidad con las disposiciones legales vigentes.
3. Los que hayan sido declarados en quiebra, en concurso de acreedores o que se encuentren en estado de insolvencia manifiesta.
4. Los que hayan sido dignatarios, directores o gerentes de empresas intervenidas o liquidadas por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros, por la Superintendencia de Bancos o por la Comisión Nacional de Valores, siempre que hayan sido declarados responsables de actos conducentes a la situación de insolvencia respectiva, por la autoridad competente.

Artículo 45°.- Ramos operativos. La autorización para operar en la República de Panamá, se otorgará separadamente para los siguientes ramos:

1. Ramo de vida. Vida individual, vida colectiva o de grupo, incluyendo invalidez, accidentes personales, salud, vida industrial, rentas vitalicias, o cualesquiera otros seguros de personas.
2. Ramos generales. Incendio y líneas aliadas, transporte marítimo, terrestre y aéreo, casco marítimo y aéreo, automóvil, aviación, responsabilidad civil, robo, hurto, vidrio, accidentes personales, ramos técnicos, títulos de propiedad, riesgos diversos, o cualesquiera otros seguros no incluidos en el ramo de vida y/o fianzas.
3. Ramos de fianzas. Fidelidad, cumplimiento de contrato u otras fianzas conexas a la construcción de obras o para suplir materiales o equipos o cualesquiera otras fianzas.

Artículo 46°.- Contratos de reaseguros. Después de otorgada la autorización para operar, la empresa tendrá treinta (30) días calendario para presentar los contratos de reaseguros, incluyendo las condiciones particulares que se utilizaran.

Las compañías de seguros deberán reasegurar, ya sea en régimen facultativo o automático, un mínimo de treinta y cinco por ciento (35%) de sus excedentes de responsabilidad con reaseguradores autorizados para operar en la República de Panamá. Si una compañía de seguros demuestra a la Superintendencia, que el mencionado porcentaje no pudo ser reasegurado localmente, la Superintendencia autorizará a reasegurar en el exterior la parte no colocada.

Toda compañía de seguros y reaseguros supervisadas podrán celebrar contratos de reaseguros con las empresas extranjeras incluidas en el registro que emita la Superintendencia, en forma periódica, de acuerdo a los estándares internacionales de calificación.

Artículo 47°.- Notificación de cambios. Las compañías de seguros deberán notificar a la Superintendencia, antes de realizarlos, cualquier cambio que efectúen relacionados con la junta de accionistas o junta directivas, incluyendo la cantidad y distribución de acciones por cada accionista registrado.

Artículo 48°.- Restricciones. Las licencias que expida la Superintendencia conforme a la presente Ley, podrán contener restricciones o condiciones temporales de índole operativa, de gestión y financieros que la Superintendencia estime prudentes y necesarias.

Artículo 49°.- Prohibición de conceder descuentos y compartir honorarios. Las compañías de seguros, debidamente establecidas en el país, no podrán conceder descuentos ni pagar honorarios ni dar ninguna otra ventaja en la venta de seguro, a las siguientes personas:

1. A quienes no poseen licencia de corredor de seguros y reaseguros.

2. A sus propios empleados.
3. A los empleados de cualquier compañía de seguros o de sus afiliadas. 200

CAPÍTULO III RÉGIMEN DE PÓLIZAS Y TARIFAS

Artículo 50°.- Autorización de la Superintendencia. Los modelos de pólizas requerirán autorización previa de la Superintendencia antes de ser comercializadas entre el público consumidor.

La comercialización de un plan de seguros requerirá la aprobación de la Nota Técnica Actuarial por parte de la Superintendencia, la que contará con un plazo de treinta (30) días para comunicar las objeciones. Transcurrido dicho período sin mediar objeciones, el modelo de póliza se considerará autorizado para su comercialización.

Artículo 51°.- Validez del contrato de seguros. La validez del contrato de seguros está sujeta al pago de la prima por parte del asegurado, conforme a lo establecido en la póliza respectiva. La prima podrá ser pagada al contado o de manera fraccionada, según convengan las partes. En ambos casos el asegurado deberá cumplir con el pago total o fraccionado acordado, antes de la emisión de la póliza; el incumplimiento de cualquiera de los pagos fraccionados, provocará la cancelación de la póliza.

Con el fin de cumplir con la notificación estipulada en el artículo 998 del Código de Comercio, la compañía de seguros deberá notificar mediante la publicación de un solo aviso que establezca la potencial cancelación de la póliza, en un diario de circulación nacional.

Artículo 52°.- Período de gracia. Cuando la póliza no determine la existencia de un período de gracia, se tendrá por tal los treinta (30) días calendario siguientes a la fecha en que el asegurado debió realizar el pago, según lo previsto en su póliza. En caso de diferencia entre el término de período de gracia establecido en la póliza y el de la presente Ley, se tendrá por válido aquél que sea más beneficioso al asegurado.

Artículo 53°.- Obligación de entregar la póliza. El asegurador está en la obligación de entregar la póliza debidamente firmada al asegurado y éste de devolverla firmada a la compañía de seguros.

Toda póliza deberá contener la información establecida en el artículo 1016 del Código de Comercio, y se emitirán dos (2) originales.

El asegurador que no haya entregado la póliza al asegurado no podrá aplicarle ninguna de las cláusulas que no sean de conocimiento del asegurado.

Artículo 54°.- Agente de cobros. Toda persona natural o jurídica que actúe como intermediario en el cobro de las primas de seguros, será considerado responsable²⁰¹ porque las mismas sean remitidas a las compañías de seguros a más tardar dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al día en que se cobraron tales primas. Se entiende por retención de primas el hecho de que un agente de cobros mantenga en su poder, las primas cobradas, por más tiempo del que le concede la presente Ley.

Lo dispuesto en este artículo no podrá ser modificado por las partes.

Artículo 55°.- Sanción para el agente de cobros. Todo agente de cobros que incurra en la conducta descrita en el artículo anterior de la presente Ley, además de tener la obligación de responder por aquellos dineros indebidamente retenidos, será sancionado con una multa equivalente a diez (10) veces el monto por él retenido, sin perjuicio de otras sanciones que se establezcan en la presente Ley.

TÍTULO IV DE LAS ENTIDADES REASEGURADORAS

CAPÍTULO 1 REQUISITOS DE CONSTITUCIÓN Y OPERACIÓN

Artículo 56°.- Clases de licencias. Se establecen tres clases de licencias, a saber:

1. Licencia General de Reaseguros, que será otorgada a las Personas Jurídicas que desde una oficina establecida en la República de Panamá, se dediquen indistintamente al reaseguro de riesgos locales o extranjeros.
2. Licencia Internacional de Reaseguros, que será otorgada a las Personas Jurídicas que, desde una oficina establecida en la República de Panamá, contraten exclusivamente reaseguros de riesgos extranjeros.
3. Licencia de Corredor de Reaseguros, que será otorgada a las Personas Jurídicas que, desde una oficina situada en Panamá, se dedican a servir de corredor entre las compañías de reaseguros y sus reasegurados.

Artículo 57°.- Riesgos locales y extranjeros. Para los efectos de esta Ley, se consideran riesgos locales:

1. Los que se relacionan con la existencia o integridad física de personas naturales residentes en Panamá, sea cual fuere su nacionalidad;
2. Los que se relacionan con bienes muebles, inmuebles o semovientes situados en la República de Panamá, sea cual fuere su descripción y origen;
3. Los que se relacionan con vehículos terrestres, acuáticos o aéreos registrados o matriculados en Panamá, con la excepción de los vehículos acuáticos y aéreos del Servicio Internacional matriculados en Panamá;
4. Los que se refieren a la responsabilidad civil derivadas de danos o perjuicios que se produzcan en Panamá;

5. Los que se relacionan con el transporte de mercancías cuyo destino final sea la República de Panamá. 202

Los riesgos no contemplados en los numerales anteriores se presumen extranjeros.

Artículo 58°.- Requisitos. Para la constitución de empresas reaseguradoras, la persona jurídica interesada presentará a la Superintendencia poder y solicitud mediante apoderado legal, un cheque certificado por la suma de cinco mil balboas (B/.5,000.00), no reembolsables, para sufragar los gastos de investigación; y los demás requisitos a ser reglamentados.

Artículo 59°.- Constitución del capital mínimo. Las personas jurídicas que soliciten autorización para operar empresas de reaseguros, deberán constituir en efectivo, un capital mínimo de dos millones de balboas (B/.2,000,000.00). Las sucursales de compañías extranjeras también deberán consignarlo en efectivo, conforme a las disposiciones de la Superintendencia.

El capital mínimo pagado deberá mantenerse en todo momento libre de gravámenes, con el fin de garantizar el debido cumplimiento de sus obligaciones.

Los valores representativos del capital mínimo están sujetos al mismo régimen de inversiones que las reservas matemáticas y técnicas establecidas en el Capítulo 1, Título V.

Artículo 60°.- Normas generales de tramitación aplicables a las empresas de Reaseguros. Son de aplicación a las empresas de reaseguros, las disposiciones establecidas para las compañías aseguradoras a que se refieren los artículos 41° al 43°, así como el 46° y 47° de la presente Ley.

Artículo 61°.- Separación de contabilidad. Las empresas aseguradoras que hubieren obtenido licencia para operar en reaseguro, deberán llevar una estricta separación de contabilidad, fondos y recursos con relación al negocio de seguros y reaseguros.

TÍTULO V DISPOSICIONES COMUNES A LAS ENTIDADES DE SEGUROS Y DE REASEGUROS

CAPÍTULO 1 RESERVAS Y ACTIVOS

Artículo 62°.- De las reservas. Las compañías de seguros y reaseguros que operen en la República de Panamá deberán constituir en su pasivo las siguientes Reservas Matemáticas y Técnicas sobre negocios ubicados en la República de Panamá, que en

todo momento deben ser cubiertas con activos libres de gravámenes, las cuales estarán afectas exclusivamente a tales negocios, y cuyos cargos de constitución serán²⁰³ deducibles como gastos en la determinación de la renta neta gravable:

1. Para los seguros de vida individual, vida industrial, rentas vitalicias y planes de pensiones, se calculará el cien por ciento (100%) de la Reserva Matemática de Balance sobre todas las pólizas vigentes según los principios actuariales generalmente aceptados. Se incluye en el cálculo de la Reserva Matemática de Balance, la Reserva para dividendos a los asegurados en aquellos planes con participación.
2. Para los seguros colectivos de vida, colectivo de crédito, colectivo de desgravamen hipotecario, accidentes personales, salud y transporte de mercancías, se constituirá una Reserva Técnica por Riesgos en Curso a una tasa no menor del diez por ciento (10%) de las primas netas de cancelación retenidas en los doce meses anteriores a la fecha de valuación.
3. Para los seguros de ramos generales, incendio y líneas aliadas, marítimo (casco), automóvil, responsabilidad civil, robo, hurto, vidrio, mortuorio, aviación, coberturas diversas y fianzas en general, se constituirá una Reserva Técnica por Riesgos en Curso a una tasa no menor del treinta y cinco por ciento (35%) de las primas netas de cancelación retenidas en los doce meses anteriores a la fecha de valuación.
4. El cien por ciento (100%) de la reserva técnica correspondiente al monto de las obligaciones por reclamos netos de reaseguros, pendientes de liquidar o pagar al finalizar el año fiscal considerado, avisados (Reservas de Siniestros Pendientes Reportados) o por avisar (Reservas de Siniestros Ocurridos y No Reportados), más los gastos estimados que le correspondan.
5. Una reserva de previsión para fluctuaciones estadísticas y/o de contingencia no menor de uno por ciento (1%) y hasta un dos y medio por ciento (2 ½ %) para todos los ramos, calculado en base a las primas netas retenidas correspondientes. Esta reserva se constituye con los sobrantes que se producen de la prima de riesgo que se cobra cada año o mediante cualquier otro procedimiento que establezca la Superintendencia, y se utilizan en caso de que se presenten de manera imprevista cúmulos de reclamaciones que produzcan resultados adversos.
6. Una reserva para riesgos catastróficos no menor de uno por ciento (1%) y hasta un dos y medio por ciento (2 ½ %) para todos los ramos, calculada en base a las primas netas retenidas correspondientes. Esta reserva es acumulativa durante todos los años hasta el monto máximo que establezca la Superintendencia como límite. El monto máximo que se debe utilizar como límite debe estar asociado a la pérdida máxima probable que se espera en caso de ocurrencia de un evento catastrófico. El empleo de esta reserva debe ser exclusivamente para el pago de siniestros de tipo catastrófico, por lo que no debe ser utilizado para otros fines.

7. Las reservas indicadas en casos específicos por la Superintendencia, cuando ésta lo juzgue necesario para el buen funcionamiento de las compañías de seguros y reaseguros y en resguardo del interés público.

Las sucursales establecidas en la República de Panamá de empresas de seguros y/o reaseguros, cuya casa matriz se encuentre en el extranjero, serán medidas en base a sus carteras locales.

Las reservas que correspondan a los numerales 5, 6 y 7 serán acumulativas.

Se entenderá como prima neta emitida, la prima emitida suscrita, menos las devoluciones o cancelaciones. Se entenderá como prima neta retenida, la prima neta emitida, menos el seguro cedido.

El cálculo y presentación de las reservas matemáticas y técnicas debe ser certificado por Actuarios Externos, independientes e idóneos, que no tengan interés directo ni indirecto, en la compañía de seguros para la cual prestan el servicio profesional.

La Superintendencia dictará normas específicas para la determinación de las Reservas Matemáticas y de las Reservas Técnicas con carácter general y uniforme que le correspondan constituir a las empresas aseguradoras y reaseguradoras. También reglamentará el uso y restitución de las reservas que corresponden a los numerales 5 y 7.

Con el propósito de lograr la sana correspondencia en la relación de activos versus pasivos y de acuerdo a la composición de la cartera de cada empresa y su respectivo perfil de riesgo (riesgos a corto plazo y riesgos a largo plazo), los activos admitidos deberán estar compuestos por inversiones fácilmente realizables para cubrir los riesgos asumidos en cada cartera.

Se entiende por inversión fácilmente realizable aquella que pueda convertirse en líquido en un plazo mínimo de tiempo, a un valor razonablemente próximo a su valor real de mercado.

Las empresas no podrán hacer efectiva distribución alguna de dividendos, ni directa ni indirectamente, ni préstamos ni adelantos a directores y/o accionistas, ni realizar inversiones no establecidas en este artículo, en la medida en que ello pudiera afectar la cobertura permanente y la mínima paridad que deba existir entre las reservas matemáticas y técnicas y sus respectivos activos admitidos.

Artículo 63°.- Reserva de utilidades. Además de las reservas de que trata el artículo anterior, todas las compañías de seguros y reaseguros están obligadas a formar y mantener en la República de Panamá un fondo de reserva equivalente a un veinte por

ciento (20%) de sus utilidades netas antes de aplicar el impuesto sobre la renta, hasta constituir un fondo de dos millones de balboas (B/.2,000,000), y de allí en adelante 205 un diez por ciento (10%).

No causará el impuesto sobre la renta la parte de las utilidades que debe destinarse a las reservas mencionadas en este artículo y en el artículo anterior.

No se podrá declarar o distribuir dividendos, ni enajenar de otra manera parte alguna de las utilidades, sino hasta después de hacer la provisión de que trata este artículo.

Artículo 64°.- De los activos. El setenta y cinco por ciento (75%) de los activos admitidos en esta Ley y de las que surjan por normas reglamentarias de la Superintendencia, deberán invertirse en el país de la siguiente forma:

1. Bonos, obligaciones, títulos del Estado o demás valores de entidades nacionales o autónomas garantizados por el Estado, así como las sociedades de inversión registradas en la Comisión Nacional de Valores.
2. Bonos y cédulas hipotecarias, registrados en la Comisión Nacional de Valores y aceptaciones bancarias de bancos establecidos en Panamá.
3. Bonos, obligaciones con garantía real registrados en la Comisión Nacional de Valores o acciones de compañías establecidas en Panamá, que hayan registrado utilidades en los últimos tres años.
4. Préstamos sobre pólizas de seguros de vida garantizados por los respectivos valores de rescate.
5. Bienes raíces urbanos de renta o lotes de terreno destinados a la construcción de edificios con los mismos fines, cuyas mejoras estén aseguradas contra incendio y líneas aliadas por su valor de reposición. Esta inversión se considerará por su valor en libros o de mercado. Para este efecto se admitirá el menor de los dos.
6. Bienes raíces urbanos para el funcionamiento de las compañías de seguros situados en el país o lotes de terreno destinados a la construcción de edificios con los mismos fines. Esta inversión se considerará por su valor en libros o de mercado. Para este efecto se admitirá el 80% del menor de los dos.
7. Préstamos garantizados con bonos o títulos del Estado, cédulas hipotecarias, bonos o pagarés hipotecarios o acciones de compañías que reúnan los requisitos establecidos en el numeral 3 de este artículo, hasta el setenta por ciento (70%) de su valor de cotización al momento de la transacción.
8. Préstamos sobre bienes inmuebles con garantía de primera hipoteca, hasta el ochenta por ciento (80%) del valor de cada bien, según avalúo.
9. Depósitos a plazo fijo y cuentas de ahorros en bancos locales.
10. Primas por cobrar no devengadas que no excedan un plazo mayor de noventa días contados a partir de la vigencia original de la póliza. En ningún momento y con referencia a cada póliza considerada, tal proporción podrá superar los porcentajes de aplicación conforme con los numerales 2 y 3 del Artículo 64°.
11. Otras inversiones que la Superintendencia autorice por reglamentación.

Los títulos representativos de toda inversión, dentro del setenta y cinco por ciento (75%) establecido en este artículo deben estar disponibles en el país, sujeto a 206 reglamentación de la Superintendencia.

El veinticinco por ciento (25%) podrá invertirse fuera del país en alguno de los rubros contemplados en este artículo, y que tengan una clasificación de calidad de inversión otorgada por una calificadora de riesgos de reconocido prestigio.

Todas las inversiones a que se refiere este artículo deberán mantenerse en todo momento libre de gravámenes, de acuerdo con los principios universales de diversificación de riesgo y preservación de capital, conforme con normas reglamentarias que emita la Superintendencia.

Las disposiciones contenidas en la Ley 4 de 2 de enero de 1935 no serán aplicables a las compañías de seguros y reaseguros autorizadas conforme a la presente Ley.

Artículo 65°.- Activos libres de gravámenes. Todos los activos señalados en el artículo anterior deberán mantenerse libre de gravámenes, embargos, medidas preventivas o de cualquier otra naturaleza, que impidan su libre cesión o transferencia.

Artículo 66°.- Inversión del exceso de capital mínimo y de las reservas de libre disposición. No menos del cincuenta por ciento (50%) del exceso de capital de las compañías de seguros y reaseguros sobre el capital mínimo y de las reservas libres, deberá también ser invertido en el país en la misma forma dispuesta en el artículo 67° de la presente Ley.

Artículo 67°.- Enajenación de bienes. Si a una compañía de seguros o reaseguros que no cumpla con la paridad entre activos admitidos y reservas, le fueren traspasados en pago de deuda proveniente de sus negocios o por rentas debido a la ejecución de garantías, bienes que no correspondieren a los descritos en el artículo 67° de la presente Ley, deberá dar aviso de inmediato a la Superintendencia y enajenar dichos bienes en el término de seis (6) meses. En casos justificados y para evitar serios perjuicios a la compañía, la Superintendencia podrá conceder una prórroga de dicho plazo.

CAPÍTULO II PROHIBICIONES Y LIMITACIONES

Artículo 68°.- Operaciones y transacciones con partes relacionadas. Sin perjuicio de las demás prohibiciones y limitaciones establecidas en la presente Ley, se prohíbe a las compañías de seguros y reaseguros realizar las siguientes transacciones con partes relacionadas:

1. Conceder u obtener, directa o indirectamente, préstamos o financiamientos con garantía de sus propias acciones o que su producto se destine, directa o indirectamente a la adquisición de acciones de la propia compañía.
2. Dar en garantía los bienes de su activo fijo.
3. Dar fianzas o respaldar obligaciones a terceros por monto o plazo indeterminado.
4. Garantizar o afianzar préstamos de dinero entre terceros, a menos que uno de ellos sea otra compañía de seguros, un banco o una entidad financiera regulada y supervisada.
5. Distribuir dividendos u otorgar préstamos o adelantos, ni afianzar a accionistas, directores o gerentes, ni a partes relacionadas o grupos económicos, directa ni indirectamente, en la medida en que ello pudiera afectar la relación de cobertura permanente mediante inversiones admitidas, del capital mínimo, el margen de solvencia, las reservas matemáticas y las demás reservas técnicas.

La Superintendencia reglamentará los casos de vinculación, control, influencia significativa y la determinación de partes relacionadas o grupos económicos, bajo el criterio de evitar la concentración de riesgos, conforme a principios y estándares internacionales sobre la materia.

Ninguna compañía de seguros, banco privado o estatal, compañía fiduciaria, financiera o crediticia, así como ninguna filial o sucursal de tales empresas ni ningún empleado, socio, accionista o director de éstas podrá ser dueño, socio o accionista de personas jurídicas con licencia de corredor de seguros.

CAPÍTULO III

TRANSFERENCIAS DE CARTERA Y FUSIÓN DE ENTIDADES

Artículo 69°.- Aprobación previa de la transferencia. Las compañías de seguros y de reaseguros, previa aprobación de la Superintendencia, podrán transferir, total o parcialmente, uno o más ramos de su cartera a otra u otras compañías de seguros o de reaseguros debidamente autorizadas para operar en el país.

Artículo 70°.- Transferencia de cartera. Para efectos de la aprobación de la transferencia, las compañías de seguros y de reaseguros deberán presentar, ante la Superintendencia, copia del proyecto de contrato de transferencia de cartera, y todos los documentos relativos a la transacción, en la forma y con el contenido que ella establezca.

La Superintendencia, antes de otorgar la aprobación de la transferencia de cartera, comprobará, por todos los medios que estime convenientes, que la compañía cesionaria se encuentra en una situación administrativa, económica, financiera y legal que garantice plenamente los intereses de los asegurados y reasegurados.

De la transferencia de cartera deberá informarse a los asegurados y reasegurados. En ningún caso las condiciones en que se realice la cesión podrán gravar o de208 cualquier forma disminuir los derechos de los asegurados o reasegurados ni modificar sus garantías.

Artículo 71°.- Publicación de resolución. Las compañías que suscriban el contrato de transferencia de cartera deberán publicar la resolución que emita la Superintendencia otorgando la autorización, en un diario de circulación nacional por tres (3) días consecutivos. La Superintendencia publicará la resolución respectiva en la Gaceta Oficial por una sola vez.

Vencido el término anterior los asegurados que no estén de acuerdo con la transferencia, contarán con un plazo de diez (10) días hábiles, a partir de la última publicación, para cancelar sus pólizas con la compañía.

Artículo 72°.- Fusión de compañías de seguros y reaseguros. Para efectuar operaciones de fusión de compañías de seguros y reaseguros se requerirá la autorización previa de la Superintendencia.

CAPÍTULO IV MARGEN DE SOLVENCIA Y PLAN DE REGULARIZACIÓN

Artículo 73°.- Margen de Solvencia. En las fechas periódicas que fije la Superintendencia, las compañías de seguros y reaseguros deberán acreditar un Patrimonio Neto Ajustado no inferior al que resulte del cálculo de un Margen de Solvencia conforme con la fórmula de cálculo que determine la Superintendencia.

La Superintendencia podrá modificar la fórmula del cálculo del Margen de Solvencia cuando lo considere necesario, pero no más de una vez al año.

La Superintendencia publicará trimestralmente los valores de Patrimonio Técnico Ajustado, Margen de Solvencia y superávit o déficit, de cada empresa supervisada en un diario de circulación nacional.

El Margen de Solvencia no podrá ser menor que el Capital Mínimo. El Patrimonio Neto Ajustado será igual a la diferencia entre el total de Inversiones que cumplan con lo dispuesto en el régimen de cobertura de Reservas Matemáticas y Técnicas y el total del Pasivo de la entidad, de conformidad con las normas de valuación que establezca la Superintendencia.

La obligación de contar con un Patrimonio Neto Ajustado igual o superior al Margen de Solvencia es de carácter permanente.

Las empresas no podrán hacer efectiva distribución alguna de dividendos, ni directa ni indirectamente, ni préstamos ni adelantos a directores y/o accionistas, y/o 209 empleados, ni realizar inversiones no establecidas en este artículo, en la medida en que ello pudiere determinar un Patrimonio Neto Ajustado inferior al Margen de Solvencia.

Artículo 74°.- Proceso de regularización obligatoria. En los casos que la Superintendencia detecte, por medio del análisis de la información o en las visitas de inspección que efectúe, que la compañía aseguradora o reaseguradora se encuentre en algunas de éstas situaciones, someterá a la misma a un proceso de regularización como medida de alerta temprana para evitar que los asegurados sufran perjuicios mayores.

1. Que no exista una íntegra y adecuada cobertura de las Reservas Matemáticas y Técnicas.
2. Que su Patrimonio Neto Ajustado no alcance al Margen de Solvencia mínimo requerido.
3. Que de acuerdo a la tendencia de los resultados netos de la compañía se prevea que se presentará en el año siguiente, un déficit de Patrimonio Neto Ajustado.
4. Que existan deficiencias en las condiciones mínimas de liquidez.
5. Que ha presentado a la Superintendencia información no fidedigna, adulterada o falsa.
6. Que los Auditores Contables Externos o los Actuarios Externos se hayan abstenido de emitir opinión sobre los Estados Financieros o Reservas Matemáticas y Técnicas, que su opinión sea negativa o que la entidad haya omitido la publicación del informe de auditoría externa con arreglo a las disposiciones que dicte la Superintendencia.
7. Que existan prácticas de gestión que pongan en grave riesgo los recursos e intereses de los asegurados o reasegurados.
8. Que no se cuenten con coberturas de reaseguro que respondan a las necesidades de retención.
9. Que exista incumplimiento reiterado de las órdenes e instrucciones escritas de la Superintendencia orientadas a corregir o superar deficiencias.

En estos casos, la Superintendencia, sin perjuicio de aplicar las sanciones que correspondan conforme a la presente Ley, convocará a la gerencia general y Junta Directiva de la empresa para notificarles el inicio de un proceso de regularización obligatoria, indicando los hechos que lo motivaron.

Artículo 75°.- Plan de Regularización. La Junta Directiva de la empresa, obligatoriamente, elaborará y presentará a la Superintendencia un plan de regularización en el plazo no mayor de treinta (30) días calendario a la fecha de la notificación.

La Superintendencia, en el plazo de los siguientes diez (10) días hábiles a la presentación del plan de regularización, se pronunciará sobre el mismo mediante 210 resolución motivada.

En caso de existir observaciones, el plan podrá ser enmendado por una sola vez, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes.

El plan contemplará necesariamente la regularización de los hechos que lo motivaron. El período de regularización no podrá ser mayor a seis (6) meses prorrogables por un período igual, pero podrá terminar antes del plazo fijado cuando la empresa demuestre, a satisfacción de la Superintendencia, que enmendó y corrigió los hechos que originaron la regularización o, cuando la empresa incurra en alguna de las causales de intervención contempladas en la presente Ley. La Superintendencia podrá en el evento de que resulte necesario y de acuerdo con las constancias que emanen de la regularización, prorrogar de oficio el término para completar la misma.

Artículo 76°.- Prohibición de distribución de utilidades o excedentes. Durante la vigencia del mismo la empresa no podrá distribuir, directa ni indirectamente, utilidades o excedentes.

Artículo 77°.- Contenido del plan de regularización. La Superintendencia establecerá los parámetros que deba contener el plan de regularización, de acuerdo a la gravedad de los hechos que motivaron el proceso de regularización.

El plan de regularización establecerá las condiciones, procedimientos, metas e indicadores de medición para verificar su cumplimiento. Además, la presentación del plan debe ir acompañada de una declaración jurada conjunta de los directores y la Gerencia General de la empresa en la que se comprometen a ejecutar el plan presentado.

Artículo 78°.- Exhibición al público de Estados Financieros. Las compañías exhibirán durante todo el año en un lugar accesible al público en cada uno de sus establecimientos en Panamá, copia de sus últimos Estados Financieros auditados, con sus respectivas notas aclaratorias, si las hubiere.

CAPÍTULO V
DISOLUCIÓN VOLUNTARIA, INTERVENCIÓN, REORGANIZACIÓN Y 211
LIQUIDACIÓN

SECCIÓN PRIMERA
DISOLUCIÓN VOLUNTARIA

Artículo 79°.- Aprobación previa de la Superintendencia. Cualquier compañía de seguros o reaseguros podrá decidir voluntariamente su disolución, para cuyos efectos deberá contar previamente con la aprobación de la Junta Directiva de la Superintendencia, quien la concederá siempre que compruebe que la compañía solicitante posee suficientes activos para hacer frente a sus obligaciones.

Artículo 80°.- Requisitos documentarios. La empresa que solicite ante la Superintendencia su disolución voluntaria, deberá adjuntar los originales o copias autenticadas de los siguientes documentos:

1. Resolución de la Junta de Accionistas donde se aprueba el acuerdo de disolución de la sociedad.
2. Estados financieros de los últimos cinco (5) años.
3. Plan de atención de siniestros pendientes, devolución de primas y pago de acreencias.
4. Cualquier otra información o documentación que requiera la Superintendencia.

Artículo 81°.- Cese de operaciones. Inmediatamente después que sea concedida la aprobación por parte de la Superintendencia, la compañía solicitante cesará sus operaciones, por lo cual se procederá a revocar la autorización para operar en el ramo de seguros respectivo o reaseguros y sus facultades quedaran limitadas a las estrictamente necesarias para llevar a cabo la disolución, cobrar sus créditos, reembolsar a los asegurados, pagar a sus acreedores y, en general, finiquitar todos sus negocios.

Artículo 82°.- Publicación de la resolución. Autorizada la disolución, la compañía de seguros o reaseguros publicará en un diario de circulación nacional, por tres (3) días consecutivos, la resolución emitida por la Superintendencia. A su vez, deberá remitir a cada asegurado, acreedor o persona interesada, un aviso de la disolución de la empresa. La Superintendencia publicará la resolución en la Gaceta Oficial por una sola vez.

Artículo 83°.- Pago a asegurados y demás acreedores. La empresa que decida su disolución voluntaria, no podrá hacer ninguna distribución del activo entre sus accionistas sin que previamente se haya cumplido con todos los asegurados y demás acreedores, siguiendo el acuerdo de disolución aprobado por la Superintendencia.

Artículo 84°.- Proceso de disolución. La disolución voluntaria de una compañía de seguros o reaseguros se ajustará a lo establecido en su pacto social y al procedimiento señalado por la Ley 32 de 26 febrero de 1927, sin perjuicio de la fiscalización que llevará a cabo la Superintendencia, en resguardo del interés público y los derechos de los asegurados y reasegurados.

SECCIÓN SEGUNDA DE LA INTERVENCIÓN

Artículo 85°.- Causales de intervención. La Superintendencia, previa aprobación de la Junta Directiva y mediante resolución motivada, podrá intervenir los negocios de una compañía de seguros o reaseguros, tomando posesión de sus bienes y nombrando un administrador en los términos que la propia Superintendencia determine en la reglamentación de la presente Ley.

Artículo 86°.- Recurso contencioso administrativo. Contra la resolución que decreta la intervención, procede únicamente el recurso Contencioso Administrativo de Plena Jurisdicción. El término para presentar el recurso correspondiente será de diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de notificación del aviso de que trata el artículo siguiente de la presente Ley.

La interposición del recurso contencioso administrativo no suspenderá en modo alguno los efectos de la intervención ni habrá lugar a que se decreta suspensión provisional de la orden.

Artículo 87°.- Aviso de la intervención. Una vez dictada la resolución que decreta la intervención, la Superintendencia fijará copia en lugar visible y accesible al público en el establecimiento principal de la empresa. La resolución permanecerá fijada de tal manera por espacio de tres (3) días, al cabo de los cuales se entenderá hecha la notificación, sin perjuicio de publicarla por tres (3) días consecutivos en un periódico de amplia circulación en la República de Panamá y en la Gaceta Oficial por una sola vez.

Artículo 88°.- Plazo de la intervención. El período de intervención será de no más de noventa (90) días calendarios, salvo que por razones excepcionales y previa solicitud sustentada del interventor, la Superintendencia decida extenderlo por una sola vez, por igual periodo.

Artículo 89°.- Designación y facultades del interventor. En la resolución que decreta la intervención, el Superintendente designará al interventor, quien deberá tener un mínimo de cinco (5) años de experiencia administrativa en el negocio de seguros o reaseguros, con la finalidad de que ejerza privativamente la administración de la empresa intervenida.

El interventor tendrá las siguientes facultades en el desempeño de su cargo:

1. Realizar un inventario de pasivos y activos de la compañía y remitir copia a213 la Superintendencia.
2. Determinar el patrimonio real de la empresa, conforme con las normas de valuación establecidas por la Superintendencia, están facultados para cancelar las pérdidas con cargo a las reservas legales y facultativas o de libre disposición y, en su caso, al capital social.
3. Suspender o limitar el pago de las obligaciones de la empresa intervenida por un plazo que en ningún caso excederá el término de la intervención.
4. Emplear al personal auxiliar necesario y remover o destituir a los empleados cuyos servicios a juicio del interventor no fuesen estrictamente necesarios, a aquellos cuya actuación dolosa o negligente haya sido causa de la intervención, así como a los que no se consideren necesarios.
5. Atender la correspondencia y otorgar cualquier documento a nombre de la empresa intervenida.
6. Recomendar a la Superintendencia la devolución de la administración y el control de la empresa a sus Directores o Socios Administradores, según sea el caso, o la reorganización, quiebra o liquidación forzosa de la empresa al finalizar la intervención.
7. Iniciar, defender y proseguir acciones judiciales, administrativas o de arbitraje.
8. Todas aquellas que regule la presente Ley.

Al terminar el proceso de intervención el interventor deberá entregar un informe final a la Superintendencia en el cual hará constar:

1. Los aspectos relevantes de su gestión.
2. El Inventario de Activos y Pasivos de la empresa.
3. La recomendación a la Superintendencia para que decida por la reorganización o, la devolución de la administración y el control de la empresa a sus directores o socios administradores, o la liquidación forzosa, según sea el caso.

Artículo 90°.- Plazo de decisión de la Superintendencia. La Superintendencia dispondrá de un plazo de treinta (30) días calendarios para decidir si acepta o no, la recomendación del interventor o si procede de otra manera.

Artículo 91°.- Resolución de la Superintendencia. Transcurrido el plazo de que trata el artículo anterior la Superintendencia dictará una resolución decretando la reorganización de la empresa, o decretando la liquidación forzosa de la misma o devolviendo la empresa a sus directores o socios administradores si considera que no se justifica ninguna de aquellas medidas, según sea el caso. La resolución será notificada a la empresa mediante edicto en su establecimiento principal y al público mediante aviso publicado por tres (3) días consecutivos en un periódico de amplia circulación dentro de la República de Panamá.

Contra la resolución antes mencionada no se aceptará lugar a recurso alguno.

214

Artículo 92°.- Prohibición de aplicar medidas cautelares o decretar la quiebra.

La compañía intervenida no estará sujeta a secuestro, embargo o cualquier otra medida cautelar, ni procederá solicitud alguna de quiebra o de liquidación forzosa. Asimismo se suspende la prescripción de sus créditos y deudas. Tampoco podrá pagarse deuda de la compañía intervenida, originada con anterioridad a la intervención sin la autorización de la Superintendencia.

Artículo 93°.- Suspensión de la intervención. Si durante el período de la intervención se subsana la causa que la originó, el interventor podrá solicitar a la Superintendencia su suspensión. Aprobada esta solicitud, se devolverá la administración y el control de la compañía a sus directores y en caso contrario se decretará que continúe la intervención. Contra la resolución no se aceptará recurso alguno.

SECCIÓN TERCERA DE LA REORGANIZACIÓN

Artículo 94°.- De la reorganización. Si la Superintendencia decide que es conveniente la reorganización de la empresa dentro del plazo que establece el artículo 93° de la presente Ley, elaborará un plan de reorganización que contendrá como mínimo lo siguiente:

1. La designación de un Comité Ejecutivo nombrado por el número de personas que estime necesario, y que no tengan relación directa, ni indirecta con la compañía que fue intervenida. Este Comité ejercerá privativamente la administración y control de la compañía mientras dure la reorganización y responderá directamente a la Superintendencia.
El Comité Ejecutivo estará compuesto por personas con un mínimo de cinco (5) años de experiencia administrativa en el negocio de Seguros o Reaseguros, las cuales serán designadas por la Superintendencia. El Comité dictará su propio reglamento para la celebración de sesiones y la toma de decisiones.
2. Las pautas generales en cuanto al método de reorganización para lograr el objetivo de devolver la compañía a una operación eficiente y segura, teniendo en consideración el interés de los asegurados, reasegurados, acreedores, accionistas o socios.
3. Las instrucciones para la remoción de cualquier Director, Dignatario o Socio Administrador o la destitución de cualquier Administrador u otro empleado cuya actuación dolosa o negligente haya contribuido total o parcialmente a la intervención y reorganización de la compañía.
4. El período dentro del cual se deberá completar la reorganización, que podrá ser prorrogado por la Superintendencia hasta por igual duración, por una sola vez, con base en solicitud motivada del Comité Ejecutivo.

La Superintendencia tendrá las más amplias facultades para conducir la reorganización de la compañía de acuerdo con los términos que establece la presente Ley y su 215 reglamentación.

Artículo 95°.- Término de la reorganización. Cuando el Comité Ejecutivo o la Superintendencia lo considere necesario por encontrarse la compañía en estado de insolvencia o por cualquier otro motivo que haga imposible o extremadamente difícil su recuperación, la Superintendencia dará por terminada la reorganización y decretará la liquidación forzosa de la empresa, según sea el caso.

También se procederá de esta manera, cuando sea solicitado por los acreedores, asegurados o reasegurados de la compañía que representen una mayoría de las deudas pendientes de pago, sean o no de plazo vencido y del valor de los contratos de seguros o reaseguros vigentes emitidos por la empresa.

Contra la resolución de la Superintendencia de que trata este artículo, no se aceptará recurso alguno.

Artículo 96°.- Devolución de la compañía. De concluir satisfactoriamente la gestión de reorganización, la Superintendencia devolverá la administración y el control de la compañía a sus directores o socios administradores y representantes legales, según sea el caso.

Artículo 97°.- Costos y gastos de la intervención y/o reorganización. Todos los costos que causen la intervención o reorganización, incluyendo los sueldos y emolumentos de los miembros del Comité Ejecutivo, del interventor y del administrador interino serán fijados por la Superintendencia, con cargo a la compañía intervenida o sujeta a reorganización,

Artículo 98°.- De la reorganización sin intervención. La Superintendencia podrá decretar la reorganización de una empresa sin necesidad de ordenar previamente su intervención cuando así lo considere necesario, para la mejor defensa de los intereses de los asegurados, para garantizar la solvencia y continuidad de la compañía. Para tales efectos, podrá designarse una persona que reúna la preparación y experiencia adecuada para que en nombre de la Superintendencia asesore a la compañía acerca de las medidas que debe tomar para subsanar la deficiencia. La Superintendencia fijará la remuneración que la compañía pagará al asesor.

En ningún caso el asesor podrá ser director, dignatario, miembro o empleado de una compañía de auditoría externa que haya efectuado una inspección de las que trata el Capítulo IV del Título II de esta Ley. Las personas naturales que hayan practicado una inspección, así como sus socios o empleados si los tuviere, quedarán igualmente impedidos para actuar como asesores con respecto a la compañía inspeccionada. El

asesor a que se refiere este artículo estará obligado a guardar estricta reserva en relación con la información y documentación a que tenga acceso en el ejercicio de sus 216 funciones.

SECCIÓN CUARTA DE LA LIQUIDACIÓN FORZOSA

Artículo 99°.- Orden de liquidación. Si la Superintendencia estima necesaria la liquidación forzosa de la compañía de seguros o reaseguros, dictará una resolución motivada en que decretará su liquidación administrativa y el Superintendente designará a un liquidador, que deberá tener un mínimo de cinco (5) años de experiencia administrativa en el negocio de seguros o reaseguros.

El liquidador orientará la marcha del proceso de liquidación forzosa tomando en cuenta los siguientes criterios:

1. La celeridad que debe revestir el proceso a fin de liquidar con la mayor prontitud posible los bienes de la compañía para satisfacer las acreencias que hubiere.
2. La informalidad y transparencia en el trámite.
3. El respeto de los derechos y prelación que reconozca la Ley.

Artículo 100°.- Aviso. La Superintendencia ordenará la fijación, por un término de cinco (5) días hábiles, de una copia de la resolución que ordene la liquidación forzosa de la compañía en un lugar público y visible del establecimiento principal del mismo y de sus sucursales. Vencido el término de cinco (5) días hábiles de fijación del aviso en el establecimiento principal se entenderá hecha la notificación. Asimismo, la Superintendencia ordenará la publicación de la resolución por cinco (5) días hábiles en un diario de circulación nacional.

Artículo 101°.- Suspensión de intereses. A partir de la resolución que decrete la liquidación forzosa cesarán de correr los intereses contra la masa de la liquidación, salvo que se trate de créditos garantizados con prenda o hipoteca, en cuyo caso los acreedores podrán exigir los intereses corrientes de su acreencia hasta donde alcance el producto de la cosa gravada.

Artículo 102°.- Impugnación de la orden de liquidación. La resolución que decreta la liquidación forzosa, sólo podrá ser impugnada mediante recurso contencioso-administrativo de plena jurisdicción ante la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia de conformidad con la Ley.

La resolución que decreta la liquidación forzosa podrá ser suspendida en el curso de un proceso contencioso-administrativo de plena jurisdicción cuando a juicio del juzgador ello sea necesario para evitar un perjuicio grave o irreparable.

Artículo 103°.- Suspensión de términos. Cuando una empresa aseguradora y/o reaseguradora se encuentre en estado de liquidación forzosa, se entenderán²¹⁷ suspendidos hasta por seis (6) meses los términos prescriptivos de todo derecho o acción de que sea titular la empresa, y los términos en los juicios o procedimientos en los que la misma sea parte.

Artículo 104°.- Comparecencia de asegurados, reasegurados y otros acreedores a la liquidación. La resolución que decreta la liquidación requerirá a los asegurados, reasegurados y demás acreedores que comparezcan a la empresa a presentar sus acreencias.

Las personas podrán comparecer en cualquier momento hasta tanto el liquidador dicte el informe de que trata el artículo siguiente, término éste que en ningún caso será menor de treinta (30) días calendario. No obstante, la falta de comparecencia no afectará los créditos cuya existencia prueben los registros de la empresa.

Artículo 105°.- Obligaciones de los liquidadores. Durante el período de liquidación, el liquidador estará obligado a:

1. Elaborar un informe preliminar dirigido a la Superintendencia sobre la situación financiera de la empresa. El informe será publicado por tres (3) días hábiles en un diario de circulación nacional. Los acreedores contarán con un término de treinta (30) días calendario contados a partir de la última publicación para solicitar las aclaraciones o formular las objeciones que tengan a bien.
2. Presentar informes periódicos sobre el curso de la liquidación.
3. Notificar a la Superintendencia si sus activos son suficientes para cubrir sus pasivos totales.

Artículo 106°.- Resolución sobre objeciones. Vencido el término de treinta (30) días calendario a que se refiere el artículo anterior el liquidador tendrá un plazo de quince (15) días hábiles para determinar e informar las objeciones formuladas sobre los siguientes puntos:

1. Los bienes que integran la masa de la liquidación.
2. Los créditos que fueron aceptados y aquellos que fueron rechazados, señalando la naturaleza de los mismos y su cuantía.
3. El orden de prelación en que los créditos contra la masa serán pagados.
4. De igual forma, en cuaderno separado el liquidador dictará una resolución que contendrá la lista de los bienes excluidos de la masa de la liquidación.
5. Las resoluciones de que trata este artículo deberán ser publicadas en un diario de circulación nacional por cinco (5) días hábiles, y podrán ser impugnadas ante la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la última publicación mediante recurso de apelación o por la vía de incidente. La sustanciación se surtirá ante el liquidador, quien a su prudente arbitrio podrá ordenar la acumulación de todos o varios de los

incidentes o las apelaciones, según sea el caso. Surtido el trámite, el liquidador enviará los distintos cuadernos a la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia con el propósito de que las impugnaciones sean decididas.

6. El liquidador podrá proceder a cancelar los créditos reconocidos en la resolución que no hayan sido impugnados, siempre que se dejen a salvo aquellos créditos que habiendo sido rechazados hubieren sido objeto de impugnación.

Artículo 107°.- Masa de la liquidación. Integran la masa de la liquidación todos los bienes y derechos presentes y futuros de la empresa aseguradora y/o reaseguradora en liquidación.

No forman parte de la masa de la liquidación:

1. Los títulos que se hayan entregado a la empresa para su cobranza y los que haya adquirido por cuenta de otro, siempre que estén emitidos o endosados directamente a favor del comitente o fideicomitente.
2. Los dineros remitidos a la empresa en desarrollo de una comisión, mandato o fideicomiso, siempre que haya prueba escrita sobre la existencia del contrato a la fecha en que se decretó la liquidación. Quedan comprendidos en este numeral los fondos de cesantía, los fondos de pensión y jubilación y demás dineros que la empresa administre.
3. En general, las especies identificables que aunque encontrándose en poder de la empresa, pertenezcan a otra persona, lo que se deberá acreditar con pruebas suficientes.
4. Los bienes muebles o valores que mantenga la empresa en calidad de depositario o custodio.
5. El liquidador deberá devolver a los interesados los bienes que no forman parte de la masa dentro de los noventa (90) días calendario siguientes a la fecha en que quede ejecutoriada la resolución de que trata el numeral dos (2) del artículo 106°. La devolución no entraña pronunciamiento alguno del liquidador sobre la titularidad de los bienes.

Artículo 108°.- Continuación del proceso liquidatorio. Si con posterioridad a la terminación de la liquidación de una empresa de seguros y/o reaseguros se tiene conocimiento de la existencia de bienes o derechos de propiedad de la empresa, la Superintendencia ordenará la continuación del proceso liquidatorio con el fin de realizar tales activos y pagar los pasivos insolutos.

Aquellas personas que se consideren afectadas por la resolución podrán impugnarla mediante recurso de reconsideración ante la Superintendencia o por vía de incidente ante la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia.

Artículo 109°.- Rescisión de contratos. Desde la fecha en que quede ejecutoriada la resolución mediante la cual se decrete la liquidación forzosa, todos los contratos en 219 que sea parte la empresa de seguros y/o reaseguros quedaran rescindidos de pleno derecho.

Sin perjuicio de lo anterior, el liquidador notificará a los deudores de la empresa de la ejecutoria de la resolución y les solicitará que comparezcan a cancelar sus obligaciones, para lo cual contarán con un término de dos (2) meses, vencidos los cuales podrán interponerse las gestiones liquidatorias que correspondan.

Artículo 110°. Deudas de la masa. Se reputan deudas de la masa:

1. Las que provengan de gastos judiciales u operaciones extrajudiciales incurridos en el interés común de los acreedores para la comprobación y liquidación del activo y pasivo de la liquidación, para la administración, conservación y realización de los bienes de la empresa de seguros y/o reaseguros y para la distribución del precio que produzcan, incluyendo los honorarios del liquidador, los salarios del personal que preste sus servicios en la liquidación y los gastos operativos de la empresa;
2. Todas las que resulten de actos o contratos legalmente ejecutados o celebrados por liquidador;
3. Las sumas que la empresa deba devolver por haberse rescindido algún acto o contrato en que sea parte y la indemnización debida al poseedor de buena fe de las cosas que la liquidación reivindique;
4. Las sumas que la empresa deba devolver por razón de haberlas recibido como precio por los valores y demás bienes ajenos que el liquidador hubiere enajenado;
5. Los impuestos nacionales y municipales corrientes;
6. Las deudas de la masa deberán ser pagadas con prelación a todo otro crédito de la empresa, salvo por los créditos garantizados con prenda o hipoteca de que trata el artículo 112”.

Artículo 111°.- Orden de prelación. Salvo lo dispuesto en otros artículos de esta Ley, los créditos contra la masa de la liquidación serán pagados en el siguiente orden:

1. Créditos de carácter laboral.
2. Créditos en concepto de tasas y multas adeudadas a la Superintendencia.
3. Créditos de carácter tributario con el Tesoro Nacional o los Municipios.
4. Crédito en concepto de indemnizaciones adeudadas a asegurados y/o sus beneficiarios y/o de primas de reaseguro devengadas pero no pagadas.
5. Los demás créditos.
6. Los créditos comprendidos dentro de cada una de las categorías anteriores se pagaran a prorrata. Cada categoría excluye a las otras según el orden establecido en el presente artículo hasta donde alcancen los bienes de la empresa.

7. No son aplicables a las empresas de seguros y/o reaseguros las preferencias o prelación establecidas por leyes especiales. 220

Artículo 112°.- Liquidación de activos. El liquidador gestionará la enajenación y realización de todos los bienes, derechos y demás activos de la empresa aseguradora y/o reaseguradora en las condiciones más ventajosas posibles, de conformidad con las siguientes reglas:

1. Tratándose de muebles o inmuebles, derechos u otros bienes cuyo valor sea menor de veinte mil balboas (B/.20,000.00), el liquidador podrá venderlos por un valor que no podrá ser inferior a aquél que resulte de un avalúo practicado por hasta dos (2) peritos idóneos independientes. El liquidador determinará, según las circunstancias, si el avalúo a que se refiere este numeral habrá de ser efectuado por uno (1) o dos (2) peritos.
2. Tratándose de bienes muebles o inmuebles, derechos u otros bienes cuyo valor exceda de veinte mil balboas (B/.20,000.00), el liquidador podrá venderlos mediante subasta privada, siguiendo al efecto el procedimiento de remate o venta judicial contemplada en el Código Judicial, en la medida en que sean aplicables.
3. Tratándose de créditos a favor de la empresa en liquidación, se faculta al liquidador para ceder los mismos a terceros.

Artículo 113°.- Arrendamiento financiero. En relación con aquellos bienes arrendados por la empresa conforme a un Contrato de Arrendamiento Financiero de Bienes Muebles, se observará lo dispuesto en la Ley No. 7 de 10 de julio de 1990 y en el Decreto Ejecutivo No.76 de 10 de julio de 1996.

Artículo 114°.- Disolución de la empresa aseguradora y/o reaseguradora. Concluida la liquidación, la Superintendencia procederá a decretar la disolución de la empresa, y enviará el oficio correspondiente al Registro Público.

Artículo 115°.- Medidas cautelares o embargos. Los bienes de una empresa de seguros y/o reaseguros en liquidación no son susceptibles de medidas cautelares o de embargos.

Artículo 116°.- Apelación ante el Superintendente. Aquellas resoluciones que dicte el liquidador que no sean susceptibles de ser impugnadas ante la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia serán apelables ante el Superintendente.

Artículo 117°.- Improcedencia de la quiebra. No se podrá solicitar la declaratoria de quiebra de las empresas de seguros y/o reaseguros, Sin embargo, a la liquidación forzosa se aplicaran con carácter supletorio las normas del Código Civil, del Código de Comercio y del Código Judicial en lo que no sean incompatibles con las disposiciones de esta Ley.

No obstante lo anterior, tan pronto como el Superintendente considere que se configuran los supuestos de la quiebra culposa o fraudulenta de que trata el Código 221 de Comercio, remitirá al Ministerio Público copia de la actuación pertinente para los efectos penales que correspondan.

TÍTULO VI DE OTRAS ENTIDADES

CAPÍTULO ÚNICO DE LAS ASEGURADORAS CAUTIVAS

SECCIÓN PRIMERA CONSTITUCIÓN Y LICENCIA

Artículo 118°.- De las aseguradoras cautivas. Quedan sujetas a las disposiciones de la presente Ley las personas jurídicas que se dediquen exclusivamente, desde una oficina establecida en la República de Panamá, a asegurar o reasegurar riesgos extranjeros particulares o específicos que sean previamente autorizados, mediante una licencia otorgada por la Superintendencia.

Esta licencia podrá otorgarse en cualquiera de los siguientes ramos:

1. Ramo de vida. Para asegurar o reasegurar vida individual, colectiva o de grupo, incluyendo hospitalización, pensiones o rentas vitalicias; y
2. Ramos generales. Para asegurar o reasegurar todos aquellos riesgos no incluidos como riesgos de vida.

Artículo 119°.- Licencia de la Superintendencia. Ninguna aseguradora cautiva, cualquiera que sea su forma o denominación, que tenga por objeto realizar operaciones de seguros o reaseguros desde Panamá, podrá iniciar sus actividades sin la debida licencia de la Superintendencia.

Las aseguradoras cautivas sólo podrán asegurar o reasegurar los riesgos autorizados bajo la licencia que ampara su respectiva actividad. Cualquier cambio en la naturaleza de la actividad requerirá la aprobación previa de la Superintendencia.

Para obtener la presente autorización, el solicitante presentará ante la Superintendencia poder y solicitud mediante apoderado legal, un cheque certificado por la suma de cinco mil balboas (B/.5,000.00), no reembolsables, para sufragar los gastos de investigación; y los demás requisitos a ser reglamentados.

Artículo 120°.- Autorización de inscripción. Evaluados y aprobados los documentos e información a que se refieren los dos (2) artículos precedentes, la Superintendencia, de considerarlo procedente, expedirá una autorización dirigida al notario público y al

Director General del Registro Público, a fin de que, dentro de un término no mayor de treinta (30) días calendario, se protocolicen e inscriban en el Registro Público los 222 documentos necesarios para la constitución o habilitación de la sociedad, según sea el caso.

Una vez constituida o habilitada la sociedad, y dentro del mencionado término, se deberán presentar los siguientes documentos a la Superintendencia, con el objeto de que se conceda la licencia de aseguradora cautiva:

1. Memorial de solicitud de licencia por medio de abogado;
2. Copia autenticada del pacto social y demás documentos corporativos debidamente inscritos en el Registro Público de la República de Panamá;
3. Certificado expedido por el Registro Público donde conste que la sociedad está debidamente inscrita y vigente, el nombre de su representante legal y el monto de su capital autorizado; y
4. Estados financieros de la empresa debidamente auditados por Auditores Contables Externos, o en caso de sociedades nuevas, balance inicial auditado por dichos profesionales en donde conste el monto del capital pagado. Estos documentos no podrán tener más de tres (3) meses de antigüedad con respecto a la fecha de solicitud de la licencia.

Evaluated lo anterior, la Superintendencia deberá, previa opinión favorable de la Junta Directiva y mediante resolución motivada, aprobar o negar la licencia de aseguradora cautiva correspondiente, dentro de un término de treinta (30) días hábiles, y notificar personalmente la resolución antes mencionada al apoderado legal de la empresa. En caso de que los documentos señalados en este artículo no sean presentados dentro del término señalado en el artículo anterior, la Superintendencia solicitará al Director del Registro Público que anote la marginal de cancelación correspondiente a la inscripción de la sociedad. Esta solicitud se publicará por una sola vez en la Gaceta Oficial.

No obstante lo anterior, a solicitud motivada y justificada, la Superintendencia podrá prorrogar o negar el mencionado término de treinta (30) días.

SECCIÓN SEGUNDA CAPITAL Y RESERVAS

Artículo 121°.- Capital. Toda empresa que desee ejercer desde Panamá, negocios al amparo de una licencia de aseguradora cautiva, deberá mantener en todo momento un capital pagado libre de gravámenes, de la siguiente forma:

1. En el caso de que se dedique a ramos generales, el capital social pagado no podrá ser menor de ciento cincuenta mil balboas (B/.150,000.00).
2. En el caso de que se dedique a ramos de vida o ambos ramos, el capital social pagado no podrá ser menor de doscientos cincuenta mil balboas (B/.250,000.00).

El capital pagado deberá consistir en activos libres de gravámenes mantenidos en todo momento en la República de Panamá, en la forma y modo establecidos en la presente Ley y conforme a las disposiciones de la Superintendencia.

Estas empresas deberán constituir Reservas Matemáticas y Técnicas, sujetas al mismo régimen establecido para las demás empresas aseguradoras.

Artículo 122°.- Margen de solvencia. Las aseguradoras cautivas que se dediquen al ramo de vida deberán, además del capital exigido, mantener un margen de solvencia igual al seis por ciento (6%) de sus reservas matemáticas y/o técnicas. Aquellas que operen en cualquier otro ramo, deberán mantener una relación no mayor de cinco a uno entre las primas netas retenidas y su patrimonio neto al cierre del período fiscal correspondiente, conforme a las disposiciones que establezca la Superintendencia.

SECCIÓN TERCERA OBLIGACIONES, PROHIBICIONES Y LIMITACIONES

Artículo 123°.- Presencia física en Panamá. Las aseguradoras cautivas deberán mantener una oficina física en Panamá, debidamente identificada, con personal idóneo para administrar sus operaciones.

No obstante lo anterior, la administración de los negocios de la empresa también podrá ser provista por quien ostente una licencia como administrador de aseguradora cautiva, de acuerdo con esta Ley.

Artículo 124°.- Notificación de cambios de riesgo. Las aseguradoras cautivas sólo podrán asegurar o reasegurar los tipos de riesgos extranjeros que sean autorizados previamente por la Superintendencia. Cualquier circunstancia que afecte las condiciones bajo las cuales se autorizó un riesgo, deberá ser notificada a la Superintendencia dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a la ocurrencia del hecho, a fin de que ésta se pronuncie sobre la viabilidad de que dicho riesgo continúe siendo asegurado o reasegurado.

Asimismo, cualquier riesgo adicional que desee asegurarse o reasegurarse deberá ser sometido a la aprobación previa de la Superintendencia, para lo cual deberá presentarse un informe técnico que contenga los ramos de seguros en los que la empresa pretende operar, los riesgos particulares que asegurará o reasegurará la empresa y el programa de reaseguro, de ser el caso.

Artículo 125°.- Información de cambios. Las aseguradoras cautivas deben informar a la Superintendencia, dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a la ocurrencia del hecho correspondiente, cualquier circunstancia que afecte o modifique

sustancialmente la información suministrada al solicitar su licencia, así como cualquier otra información suministrada al amparo del artículo anterior. 224

SECCIÓN CUARTA ADMINISTRADORES DE ASEGURADORAS CAUTIVAS

Artículo 126°.- Requisitos. Para poder fungir como administrador de aseguradoras cautivas, las personas interesadas deberán obtener autorización de la Superintendencia, presentando lo siguientes documentos:

1. Poder y solicitud mediante apoderado legal
2. Haber contratado y mantener vigente una fianza a favor de la Superintendencia de cien mil balboas (B/.100,000.00), a efectos de responder en caso de actuación negligente o dolosa, así como para responder por las sanciones que se le impongan. Esta se podrá constituir en efectivo, bonos, títulos del Estado, fianzas de compañías de seguros autorizadas para operar en la República de Panamá o mediante garantías bancarias de bancos de licencia general establecidos en territorio nacional.
3. Cheque certificado por la suma de cinco mil balboas (B/.5,000.00), no reembolsables, para sufragar los gastos de investigación.
4. Los demás requisitos a ser reglamentados en base a la presente Ley.

Artículo 127°.- Contratos de administración. Las empresas administradoras a que se refiere el presente Capítulo deberán celebrar, obligatoriamente, contratos con las compañías a las que presten sus servicios, los cuales deberán ser aprobados por la Superintendencia, antes de que éstos surtan efectos, en la forma y bajo las condiciones que establezca la Superintendencia.

TÍTULO VII DE LOS AUXILIARES DE SEGUROS

CAPÍTULO 1 DE LOS CORREDORES DE SEGUROS Y AGENTES DE VENTAS

SECCIÓN PRIMERA DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 128°.- Idoneidad o Licencia. La profesión de corredor de seguros sólo podrá ser ejercida por personas naturales idóneas o jurídicas con licencia. Toda persona que venda, ofrezca un servicio, bajo cualquier forma, o participe como intermediario en el negocio de seguros entre aseguradoras y asegurados, deberá poseer una licencia expedida por la Superintendencia, so pena de las sanciones o multas establecidas conforme a las disposiciones de esta Ley y su reglamentación.

En el ejercicio de su profesión, el corredor de seguros tendrá la obligación de proteger los intereses del asegurado.

225

El corredor de seguros, tanto en el caso de persona natural como de persona jurídica, por el hecho de servir de intermediario entre el asegurado y las compañías de seguros no podrá:

1. Ofrecer o convenir condiciones o estipulaciones que no se encuentren consignadas expresamente en los contratos, ni ofrecer o cotizar productos sin contar con el respaldo previo y garantizado de una aseguradora.
2. Proporcionar información falsa, alterada o incompleta a la Superintendencia, compañía de seguros o asegurados.
3. Pretender ser considerado como empleado o declararse empleado de las compañías de seguros salvo que, por colocar pólizas para una sola compañía de seguros y estar sujeto a horario de trabajo y a registros de asistencia, se configure la relación laboral de conformidad con lo establecido en el Código de Trabajo.
4. Ser corredor de reaseguros, ni hacer gestiones de intermediación de reaseguros.

Artículo 129°.- Honorarios profesionales. Las compañías de seguros podrán, en todo momento, negociar libremente y de mutuo acuerdo los honorarios profesionales con los corredores, los cuales estarán incluidos en la prima.

El corredor de seguros tiene derecho al cobro de los honorarios completos, de todo negocio que suscriba hasta el vencimiento de la vigencia contratada originalmente, siempre que se hayan pagado las primas correspondientes. En caso de que queden primas pendientes por pagar después del vencimiento de la póliza y éstas sean pagadas, los honorarios profesionales también tendrán que ser pagados al corredor de seguros original, siempre que no haya incurrido en los casos de suspensión o cancelación de la licencia, previstos en la presente Ley.

Las compañías de seguros no reconocerán honorarios profesionales, a personas naturales o jurídicas que hayan perdido su licencia para el ejercicio de la profesión.

Artículo 130°.- Cambio de corredor de seguros. Todo cambio de corredor de seguros en las pólizas de seguros, entrará a regir al término de la vigencia pactada en el contrato de seguros o de sus extensiones de vigencia. La Ley reglamentará el procedimiento a seguir en estos casos.

Artículo 131°.- Impedimento para ejercer como corredor de seguros. No podrán optar por la licencia como corredor de seguros, los directivos, accionistas, empleados de una compañía de corretaje de seguros o la persona natural que ejerza libremente la profesión de corredor de seguros, las siguientes personas:

1. Las que en los últimos diez (10) años haya sido condenada en la República de Panamá, o en una jurisdicción extranjera, por delitos contra el patrimonio, por delitos contra la fe pública, por delitos relativos al lavado de dinero, por delitos contra la inviolabilidad del secreto, por la preparación de estados financieros falsos o que hayan sido condenadas por cualquier otro delito que acarree pena de prisión de uno o más años.
2. Las que en los últimos cinco (5) años se les hubiese revocado en la República de Panamá, o en una jurisdicción extranjera, una autorización o licencia necesaria para desempeñarse como miembro de la actividad aseguradora.
3. Las que hubiesen sido declaradas en quiebra.

SECCIÓN SEGUNDA DE LOS CORREDORES DE SEGUROS (PERSONA NATURAL)

Artículo 132°.- Requisitos para obtener la licencia como corredor. Toda persona que desee obtener la licencia de corredor de seguros como persona natural, deberá:

1. Presentar y aprobar el examen de conocimientos correspondiente.
2. Presentar la fianza establecida en el artículo 134° de la presente Ley.
3. Los demás requisitos y parámetros, conforme a la reglamentación de esta Ley.

La Superintendencia fijará el costo del examen, el cual versará sobre lo siguiente:

1. Conocimientos básicos de seguros en general y en la especialidad a la que desean dedicarse.
2. Conocimientos amplios de los contratos o pólizas de seguros en ramo de vida o ramos generales.
3. Disposiciones legales vigentes en el ramo de seguros.

El Superintendente o la persona o institución educativa a quien delegue, practicará los exámenes cuando lo estime conveniente y, en todo caso, cuando haya recibido diez (10) o más solicitudes de aspirantes. Todos los planes de estudios para la capacitación del examen señalado anteriormente, deberán ser aprobados por la Superintendencia.

Se exceptúa de esta disposición a las personas que acrediten ante la Superintendencia títulos universitarios en la carrera de seguros, debidamente registrados en el Ministerio de Educación.

Artículo 133°.- Licencia. Una vez cumplidos todos los requisitos establecidos en el artículo anterior y pagar la tasa correspondiente, se expedirá la licencia en dos (2) ejemplares con el mismo tener y efecto. Una copia se le entregará al aspirante a corredor y el original se archivará en la Superintendencia.

Las licencias deberán ser refrendadas por el Superintendente, quien podrá expedir las copias autenticadas que se le soliciten.

En la eventualidad de que el examen no sea aprobado, el aspirante a corredor de 227 seguros lo podrá presentar nuevamente en un período de por lo menos seis (6) meses.

Artículo 134°.- Fianza. Todos los corredores de seguros deberán constituir y mantener a favor de la Superintendencia una fianza en proporción a las primas brutas generadas durante el año anterior sin exceder del cinco por ciento (5%) del monto de dichas primas con un monto mínimo de diez mil balboas (B/.10,000.00) y un monto máximo de cien mil balboas (B/.100,000.00), a efecto de responder por el importe de las pérdidas resultantes de actuación negligente o dolosa con los fondos que manejan y para responder ante el Estado por las sanciones que se le impongan de conformidad con esta Ley. Estas fianzas se podrán constituir en efectivo, en bonos o títulos del Estado o en fianzas de compañías de seguros.

Artículo 135°.- Prohibición de ofrecer descuentos. Los corredores de seguros no podrán ofrecer descuentos ni compartir sus honorarios ni cualesquiera otras ventajas que obtengan por la colocación de pólizas o contratos de seguros, con los empleados de las compañías de seguros o sus afiliadas, posean o no licencia de corredor de seguros.

Artículo 136°.- Suspensión de la licencia. El Superintendente suspenderá de oficio la licencia, por un periodo de treinta (30) a noventa (90) días, según la gravedad de la falta, a los corredores de seguros que violen cualquiera de las disposiciones de esta Ley, o que coloquen o que gestionen seguros no amparados en su licencia o para los cuales no se ha expedido la licencia correspondiente, o que obtuviesen negocios mediante coacción. En caso de reincidencia, la suspensión será de seis (6) meses. Si persistiesen en reincidir se les cancelará la licencia. Estas sanciones serán otorgadas sin perjuicio de las multas, que les imponga la Superintendencia.

Artículo 137°.- Causales de cancelación de licencia. Previa notificación del interesado, dentro de los términos que señale la Superintendencia, ésta cancelará de oficio o a solicitud de parte interesada, la licencia de corredor de seguros a todo aquel que se le compruebe haberla obtenido fraudulentamente, o que se apropie o retenga el dinero correspondiente a primas cobradas por tiempo mayor del requerido ordinariamente por la compañía aseguradora del caso, o sea culpable de falsedad o delito semejante contra la fe pública en su conducta como corredor de seguros.

La Superintendencia no permitirá la liberación de la fianza a que se refiere el Artículo 134°, sino hasta seis (6) meses después de publicada la Resolución en la Gaceta Oficial, por la cual se cancela la licencia de corredor.

Se excluye para estos casos la aplicación del Decreto Ejecutivo 28 de 1974.

Artículo 138°.- Relación de corredores autorizados. La Superintendencia suministrará periódicamente a las compañías de seguros, debidamente establecidas²²⁸ en el país, los nombres de los corredores de seguros debidamente autorizados para ejercer la profesión.

Artículo 139°.- Contabilidad e información. Los corredores de seguros están obligados a llevar libros de contabilidad de sus actividades, en la forma y con el contenido que establezca la Superintendencia. Además, tendrán la obligación de suministrar a la Superintendencia, la información que ésta le requiera en el ejercicio de sus atribuciones, la que se encuentra facultada para efectuar inspecciones a los corredores de seguros.

Artículo 140°.- Permiso provisional para el ramo de vida. El Superintendente expedirá un permiso provisional por doce (12) meses a las personas naturales que aprueben el examen de seguros de vida, para lo cual deberán cumplir lo dispuesto en el Artículo 132° de la presente Ley.

Este permiso provisional los faculta para ejercer la profesión de corredor de seguros de vida en todo el territorio nacional por dicho período.

La Superintendencia podrá retirar, en cualquier momento, este permiso provisional y dejarlo sin efecto si se comprueba retención de primas o violación de algún artículo de la presente Ley con relación al ejercicio de la profesión.

Artículo 141°.- Licencia. Para que el permiso provisional se convierta en licencia, el interesado deberá presentar dos cartas de recomendación expedidas por gerentes generales de empresas aseguradoras. Las cartas respectivas deberán ser enviadas a la Superintendencia, por lo menos, treinta (30) días antes del vencimiento del permiso provisional.

SECCIÓN TERCERA SOCIEDADES DE CORRETAJE DE SEGUROS

Artículo 142°.- Licencia. Para el otorgamiento de la licencia de corredor de seguros, persona jurídica, el interesado deberá presentar los siguientes documentos:

1. Poder y solicitud mediante apoderado legal.
2. Cheque certificado por la suma de quinientos balboas (B/.500.00), no reembolsables, para sufragar los gastos de investigación del solicitante.
3. Haber constituido y mantener vigente la fianza que señala el artículo 143° de la presente Ley. Cuando el representante legal actúe indistintamente con las licencias de persona natural y de persona jurídica deberá mantener vigentes ambas fianzas.

La Superintendencia podrá negar la autorización o cancelar la licencia de persona jurídica si se comprueba, antes o después de efectuado el registro de la sociedad,²²⁹ que alguno de sus accionistas, representantes legales o directores ha sido condenado por delitos que involucren fraude, narcotráfico, maquinaciones dolosas, delitos financieros o delitos contra la fe pública.

Artículo 143°.- Fianza. Todas las sociedades de corretajes de seguros deberán constituir y mantener a favor de la Superintendencia una fianza en proporción a las primas brutas generadas durante el año anterior sin exceder del cinco por ciento (5%) del monto de tales primas con un monto mínimo de cincuenta mil balboas (B/.50,000.00) y un monto máximo de quinientos mil balboas (B/.500,000.00), a efecto de responder por el importe de las pérdidas resultantes de actuación negligente o dolosa con los fondos que manejan y para responder ante el Estado por las sanciones que se le impongan de conformidad con esta Ley.

Estas fianzas se podrán constituir en efectivo, en bonos o títulos del Estado o en fianzas de compañías de seguros.

Artículo 144°.- Accionistas y cambios en la composición. Las acciones de las personas jurídicas con licencia de corredor de seguros deberán ser nominativas.

Las personas jurídicas que hubieren obtenido licencia de corredor notificarán a la Superintendencia cualquier cambio de socios o accionistas, o de las personas mencionadas en la solicitud de licencia, tan pronto ocurran dichos cambios.

La Superintendencia tiene la facultad para dictar normas de carácter general en materia de traspaso o transferencia de carteras entre sociedades de corretaje de seguros.

Ninguna compañía de seguros, banco privado o estatal, compañía fiduciaria, financiera o crediticia, así como ninguna filial o sucursal de tales empresas ni ningún empleado, socio, accionista o director de éstas podrá ser dueño, socio o accionista de personas jurídicas con licencia de corredor de seguros.

Artículo 145°.- Remisión de información. Las personas jurídicas con licencia de corredores enviarán a la Superintendencia, al final del año fiscal, con un período de gracia hasta de dos (2) meses, una lista que contenga los nombres de sus corredores de seguros que hayan recibido honorarios profesionales o cualesquiera otras ventajas por la venta de seguros por ramo autorizado, así como el número de pólizas vendidas por cada corredor.

Las sociedades de corretaje de seguros deberán remitir cada seis (6) meses a la Superintendencia un listado de todas las personas que realicen las funciones de agentes de ventas.

SECCIÓN CUARTA
AGENTES DE VENTAS DE SEGUROS

230

Artículo 146°.- De los agentes de ventas de seguros. Para los efectos de esta Ley se considerará como agente de ventas de seguros aquella persona que coloque pólizas para una sola compañía de seguros o a través de una sociedad de corretaje de seguros y que está sujeta a horarios de trabajo, registro de asistencia o que se conforme una relación laboral de acuerdo a lo establecido en el Código de Trabajo.

Artículo 147°.- Requisitos. Los requisitos para ser agentes de ventas serán los mismos requeridos para ser corredor de seguros, se exceptúa el pago de la tasa anual y la fianza. Un agente de ventas que desee obtener su licencia de corredor de seguros deberá solicitar a la Superintendencia su acreditación, mediante el pago de la tasa anual y la fianza respectiva.

Artículo 148°.- De la responsabilidad de los actos. La empresa aseguradora o la sociedad de corretaje de seguros, será responsable por las infracciones, errores u omisiones en que puedan incurrir los agentes de ventas en el desempeño de su actividad.

Artículo 149°.- Autorización especial. Los corredores de seguros pueden fungir como agentes de ventas, siempre y cuando suspendan la licencia que lo acredite como tal, durante el período en el cual estén vinculados laboralmente a la empresa aseguradora o de corretaje de seguros.

El corredor de seguros que esté vinculado en la relación laboral antes mencionada, deberá notificar a la Superintendencia, para la suspensión temporal o permanente de su licencia; so pena de las sanciones y multas correspondientes contempladas en la presente Ley y su reglamentación.

Artículo 150°.- Prohibiciones. Las personas que se desempeñen como agentes de ventas de seguros no podrán ser empleados de instituciones bancarias, fiduciarias, financieras, crediticias, ni ajustadores de seguros y/o inspectores de averías.

SECCIÓN QUINTA
CORREDORES DE REASEGUROS

Artículo 151°.- Licencia. Para dedicarse al negocio de corredores de reaseguros se requerirá licencia expedida por la Superintendencia.

Artículo 152°.- Requisitos. Para obtener la licencia de corredor de reaseguros se deberá cumplir con los siguientes requisitos.

1. Poder y solicitud mediante apoderado legal.

2. Cheque certificado por la suma de tres mil balboas (B/.3,000.00), no reembolsable, para sufragar los gastos de investigación del solicitante. 231
3. Contar con un Capital pagado no menor de cien mil balboas (B/.100,000.00).
4. Presentar constancia de haber hecho un depósito de garantía en el Banco Nacional de Panamá a nombre de la Superintendencia por la suma de ciento cincuenta mil balboas (B/.150,000.00). Este depósito podrá consistir en dinero en efectivo, bonos, títulos o demás Valores del Estado o en fianzas por el mismo valor expedidas por una compañía de seguros debidamente autorizada para operar en la República de Panamá y depositadas en la Superintendencia.
5. Constituir y mantener a favor de la Superintendencia una fianza en proporción a las primas brutas generadas durante el año anterior sin exceder del cinco por ciento (5%) del monto de tales primas con un monto mínimo de cincuenta mil balboas (B/.50,000.00) y un monto máximo de quinientos mil balboas (B/.500,000.00), a efecto de responder por el importe de las pérdidas resultantes de actuación negligente o dolosa con los fondos que manejan y para responder ante el Estado por las sanciones que se le impongan de conformidad con esta Ley. Estas fianzas se podrán constituir en efectivo, en bonos o títulos del Estado o en fianzas de compañías de seguros.
6. Todos aquellos que se reglamenten por medio de la presente Ley.

Artículo 153°.- Nota de cobertura de reaseguros. Al momento de haber colocado un reaseguro, el corredor de reaseguros deberá hacerlo constar en una Nota de Cobertura que entregará a la empresa reasegurada, en la que se exprese que el corredor ha efectuado la transacción de conformidad con la instrucción recibida.

Artículo 154°.- Prohibiciones. Los corredores de reaseguros autorizados de acuerdo con las leyes vigentes no podrán ser corredores de seguros ni poseer acciones de ninguna empresa de seguros ni hacer gestiones de intermediación de seguros.

Los corredores de seguros autorizados de acuerdo con las Leyes vigentes no podrán ser corredores de reaseguros, ni poseer acciones de ninguna empresa de reaseguros ni hacer gestiones de reaseguros.

Tampoco podrán ser corredores de reaseguros las empresas de seguros o de reaseguros ni los administradores de reaseguros.

CAPÍTULO II

DE LOS AJUSTADORES DE SEGUROS Y/O INSPECTORES DE AVERÍAS

Artículo 155°.- Autorización. Para obtener la autorización de ajustador de seguros o inspector de averías, las personas naturales o jurídicas deberán presentar una solicitud a la Superintendencia y constituir una fianza por la suma de veinticinco mil balboas

(B/.25,000.00) con el fin de responder con el cumplimiento de las obligaciones inherentes a su actividad, además de cumplir con los demás requisitos que establezca la presente Ley y su reglamentación.

La garantía de que trata este artículo podrá ser expedida por compañías de seguros o mediante bonos del Estado, títulos prestacionales, fianza hipotecaria o garantía bancaria.

Artículo 156°.- Obligaciones. Son obligaciones de los ajustadores de seguros y/o inspectores de averías:

1. Investigar las circunstancias del siniestro.
2. Determinar el valor del objeto asegurado en el momento inmediatamente anterior al siniestro, el monto de los perjuicios y la suma que eventualmente corresponda indemnizar, informando al asegurador, asegurado y/o beneficiario la procedencia o rechazo de la indemnización.
3. Proponer a las partes las medidas urgentes que deban adoptar para evitar que se aumenten los daños y llevarlas a cabo previa autorización escrita del propietario o responsable de los bienes siniestrados, sin perjuicio de las obligaciones del asegurado y de las demás que se establezcan por reglamentación.

Todos los informes presentados por parte de los ajustadores de seguros o inspectores de averías deberán estar debidamente sustentados, a través de metodologías generalmente aceptadas.

Artículo 157°.- Ajuste de los siniestros. El ajuste del siniestro tiene por finalidad determinar la ocurrencia del siniestro, si el riesgo está bajo cobertura de una empresa determinada y el monto de la indemnización a pagar.

Este ajuste podrá practicarlo las empresas de seguros o reaseguros directamente o encomendarlo a un ajustador de seguros autorizado por la Superintendencia. Sin embargo, el asegurado y/o el beneficiario del seguro podrán pedir que el ajuste de los siniestros lo realice un ajustador autorizado por la Superintendencia.

Artículo 158°.- Prohibiciones. Ninguna compañía de seguros o de corretaje de seguros podrá ser dueña, socia, directora, dignataria o accionista de una firma de ajustadores de seguros y/o inspectores de averías.

Queda prohibido a las personas naturales que realicen funciones de ajustador de seguros y/o inspector de averías o a los accionistas de empresas de ajustadores de seguros y/o ajustadores de averías ser socio, director, dignatario, ni accionista de una empresa de seguros o de corretaje de seguros.

CAPÍTULO III
DE LOS AUDITORES CONTABLES EXTERNOS Y DE LOS ACTUARIOS 233
EXTERNOS

Artículo 159°.- Inscripción. Las personas que desean habilitarse y desempeñarse como Actuarios Externos de compañías de seguros y reaseguros conforme a la presente Ley, deberán presentar la documentación que los acredite como profesionales idóneos.

La Superintendencia establecerá las condiciones para el ingreso al Registro de Actuarios Externos, incluyendo normas específicas para profesionales extranjeros, cuidando especialmente su independencia e idoneidad. Cuando se trate de personas jurídicas, determinará las condiciones de acreditación de las personas naturales que actúen en su representación y su responsabilidad personal por los informes y pronunciamientos emitidos, lo cual igualmente aplicará para los Auditores Contables Externos.

Artículo 160°.- Presentación de informes. La Superintendencia determinará el contenido, alcance y formalidades de los informes de los Auditores Contables Externos y los Actuarios Externos.

La Superintendencia, en caso que lo estime conveniente, solicitará la opinión de actuarios externos y/o auditores externos independientes y reconocidos, en cuyo caso, los honorarios y gastos correspondientes serán cubiertos con cargo a la empresa regulada.

TÍTULO VIII DE LOS USUARIOS Y PRESTATARIOS DE LOS SERVICIOS DE SEGUROS

CAPÍTULO 1 DERECHOS Y DEBERES DE LOS USUARIOS

Artículo 161°.- Derechos del asegurado. Los derechos del asegurado son:

- 1. Libertad de Contratación:** Toda persona natural o jurídica tiene libertad de elegir el corredor o agente de ventas de seguros a quien contratará y designar la Compañía de Seguros, así como el tipo de seguro, la prima, condiciones generales y particulares, y cualesquiera otros requisitos específicos según sus necesidades.

Los clientes de los bancos privados y estatales, compañías financieras, fiduciarias, crediticias, hospitales, agencias de automóviles y otras, tendrán la libertad para elegir y designar a sus compañías de seguros y a sus corredores de seguros en aquellas operaciones o transacciones donde se requiere la contratación de cualquier tipo de seguro.

Los clientes de las instituciones antes mencionadas también podrán optar, por ingresar con el corredor de su preferencia a los seguros colectivos que estas instituciones les ofrezcan o presentar el equivalente de seguros individuales. En ningún momento podrá penalizarse la escogencia de los seguros antes señalados, con recargos o condiciones desfavorables para el asegurado.

Las violaciones a lo dispuesto en el presente artículo acarrearán la imposición de sanciones o multas, de conformidad a lo establecido en el “Título IX” de la presente Ley.

2. **Recibir copia de la póliza contratada:** Toda persona natural o jurídica que celebre un contrato de seguros en la República de Panamá debe recibir una copia debidamente firmada por ambas partes, que contenga todas las cláusulas y endosos convenidos al momento de suscribir la póliza.
3. **Recibir la indemnización correspondiente:** Toda persona natural o jurídica que posea una póliza vigente puede reclamar el pago de la indemnización a la cual tiene derecho por la ocurrencia de un siniestro.
4. **Período de indisputabilidad:** Toda persona tendrá el derecho a que se le respete el período de indisputabilidad acordado en la póliza, el contrato de seguros o ambos.
5. **Derecho de presentación de quejas, reclamos y sugerencias:** Toda persona tiene el derecho de acudir ante la Superintendencia, para presentar cualquier queja, reclamo o sugerencia, debidamente sustentado.

Artículo 162°.- Deberes del asegurado. Los deberes de los asegurados son:

1. **Obligatoriedad de Contratar en Panamá:** Toda persona natural o jurídica, con domicilio legal en la República de Panamá, deberá contratar los seguros sobre bienes y personas con las compañías de seguros autorizadas para operar en el país. Se exceptúan los seguros de personas de miembros del cuerpo diplomático, misiones internacionales, directivos de compañías multinacionales, turistas internacionales, transeúntes, pensionados, jubilados extranjeros o naturalizados y todos aquellos que solo tendrán una residencia temporal en la República de Panamá o que sean expresamente autorizados por la Superintendencia.
La Superintendencia, previa comprobación de la imposibilidad de contratar un seguro en el país, autorizará la contratación del mismo en el exterior.
2. **Pagar la prima:** Toda persona natural o jurídica que suscriba un contrato de seguros debe pagar la prima en las fechas y montos acordados en el contrato de seguros, so pena de la cancelación de la cobertura.
3. **Proveer información de Buena Fe:** Toda persona natural o jurídica que quiera suscribir un contrato de seguros debe llenar los formularios de solicitud y cualesquiera otro documento facilitado a la compañía de seguros, así como las notificaciones e informes de accidentes y reclamos, con la mayor honestidad y veracidad.
4. **Minimizar el riesgo y controlar las pérdidas:** Toda persona natural o jurídica que tenga un contrato de seguros y sufra un siniestro debe, además de notificar oportunamente a la Compañía de seguros de la ocurrencia del mismo, coadyuvar con la Compañía de seguros para evitar el aumento de las pérdidas producto de la ocurrencia del siniestro.

CAPÍTULO II

PROTECCIÓN AL USUARIO Y PRESTATARIOS DE LOS SERVICIOS DE SEGUROS

Artículo 163°.- Atención a los usuarios y prestatarios de los servicios de seguros. La Superintendencia creará la Oficina de Atención de los Derechos y Deberes de los Usuarios y Prestatarios, destinada a recibir los reclamos, quejas y sugerencias de los consumidores, usuarios y prestatarios de los servicios de seguros, así como tramitarlas, mediar entre las partes y pronunciarse administrativamente sobre las mismas.

La Superintendencia reglamentará la conformación y los tramites de acuerdo a lo establecido en la presente Ley.

Artículo 164°.- Normas legales aplicables. La Oficina de Atención de los Derechos y Deberes del Usuario y Prestatarios aplicará las disposiciones de la presente Ley y su reglamentación y las normas pertinentes de la Ley No. 29 del 1° de febrero de 1996, que no se contradigan con la presente Ley.

TÍTULO IX

RÉGIMEN DE SANCIONES

Artículo 165°.- Ámbito de aplicación. La Superintendencia se encuentra facultada para imponer sanciones administrativas y multas a las personas naturales y jurídicas supervisadas, los asegurados y beneficiarios, o a cualquier tercero que de una manera directa o indirecta se relacione a las actividades reguladas por la presente Ley.

Las sanciones administrativas y multas contenidas en esta Ley, se aplicarán sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales.

Artículo 166°.- Sanciones. Las sanciones contempladas por la Superintendencia serán amonestaciones privadas o públicas.

Artículo 167°.- Multas. La Superintendencia podrá imponer multas, dependiendo de la gravedad de las faltas, desde cien balboas (B/.100.00) hasta cien mil balboas (B/.100,000.00). En todos los casos en que la comisión de actos violatorios de las disposiciones de la presente Ley perduren en el tiempo, la Superintendencia impondrá multas progresivas hasta que se subsane la violación cometida.

TÍTULO X

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 168°.- Régimen de protección legal al Superintendente y funcionarios de la Superintendencia. La Superintendencia asumirá la defensa de los funcionarios y ex- funcionarios demandados o denunciados por actos propios de sus funciones.

Artículo 169°.- Garantías procesales. La Superintendencia gozará de las mismas garantías que se establecen a favor del Estado y las Entidades Públicas establecidas en el Código Judicial.

Artículo 170°.- Publicación de cancelaciones. La Superintendencia de Seguros y Reaseguros deberá publicar en la Gaceta Oficial todas las cancelaciones de licencias, permisos o autorizaciones otorgadas.

Artículo 171°.- Efecto devolutivo. Todas las acciones administrativas presentadas ante la Superintendencia tendrán el efecto devolutivo.

Artículo 172°.- Seguros estatales. El Órgano Ejecutivo reglamentará la contratación de los seguros para el Estado.

Artículo 173.- Contrataciones. La Superintendencia no estará regulada por la Ley 56 de 1995, para lo cual creará su propio sistema de cotización y concurso de precios, para garantizar la transparencia y calidad de los productos y servicios contratados.

Artículo 174°.- Esta Ley entrará en vigencia a partir de su promulgación y deroga la Ley No. 59 de 29 de julio de 1996, la Ley No. 60 de 29 de Julio de 1996, la Ley No. 63 de 19 de septiembre de 1996 y todas las disposiciones que le sean contrarias.

ARTÍCULO TRANSITORIO.- Se reconoce la validez de los acuerdos y resoluciones de la Superintendencia de Seguros y Reaseguros en actual vigencia, hasta que sean reemplazados por las reglamentaciones que se dicten en el desarrollo de la presente Ley y en lo que no le sean contrarias. La reglamentación se hará en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días, posterior a su vigencia.

Todas las personas naturales y jurídicas supervisadas mediante la presente Ley, en actual funcionamiento, deberán efectuar los ajustes necesarios para cumplir con el primer aporte de la tasa de regulación y supervisión prevista en el artículo 34° de la presente Ley, en un término de ciento ochenta (180) días, divididos en dos (2) pagos trimestrales, a partir de la fecha de su publicación en Gaceta Oficial.

Una vez aprobada la presente Ley, la primera contratación de las vacantes permanentes contempladas en el Artículo 23°, se considerará en primera instancia a

los empleados actuales de la Superintendencia, los que hayan desarrollado labores para la Superintendencia, a través de consultorías, asesoramientos, o contribuido en alguna forma continua al fortalecimiento profesional de la misma; siempre y cuando cumplan con las idoneidades requeridas para la posición, y experiencia necesaria. De cumplir los anteriormente mencionados con la descripción de funciones, no se requerirá de concurso para la vacante respectiva.

Propuesto a la consideración del pleno de la Asamblea Nacional el de diciembre de 2004 por la Comisión de Comercio, Industrias y Asuntos Económicos.

H.D. ELIZABETH DE QUIROZ
Presidenta

H.D. JORGE ALVARADO
Vicepresidente

“Por el cual se regula la actividad de Seguros y Reaseguros en la República de Panamá, y se deroga la Ley No.59 de 29 de julio de 1996, la Ley No. 60 de 29 de julio de 1996, la Ley No.63 de 19 de septiembre de 1996 y todas las disposiciones que le sean contrarias”.

H.D. OLIVARES DE FRÍAS
Secretario

H.D. MAYRA ZÚÑIGA
Comisionada

H.D. ALBERTO BARRANCO
Comisionado

H.D. MIREYA DE LASSO
Comisionada

H.D. ARIS DE ICAZA
Comisionado

ANEXO No. 4

**CUESTIONARIOS DE PREGUNTAS A LOS TRANSPORTISTAS
Y USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO; ASÍ COMO,
LA ENCUESTA EFECTUADA A LOS EJECUTIVOS DEL SECTOR
ASEGURADOR**

**UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTA MARÍA LA ANTIGUA
VICERRECTORÍA DE POSTGRADO E INVESTIGACIÓN
COORDINACIÓN DE PROGRAMAS DE MAESTRÍA EN DERECHO
MAESTRÍA EN DERECHO MERCANTIL**

CUESTIONARIO N° 1

(Dirigido a transportistas del sector Transporte Público de Pasajeros.)

Estimado (a) Señor (a) Transportista:

El presente cuestionario tiene el propósito de recoger información válida para determinar la pertinencia, importancia y necesidad de un Seguro Obligatorio para el transporte público de pasajeros; en consecuencia, tenga la bondad de contestar cada ítem de acuerdo a su realidad profesional.

Le garantizamos que sus respuestas serán de gran importancia, como parte del estudio, y que la información proporcionada es de carácter confidencial.

Agradecemos su colaboración.

Atentamente,

**Licdo. Mariano A. Núñez J.
Abogado.**

INDICACIONES:

Coloque un signo de cotejo (X) dentro del recuadro presentado a la derecha de cada enunciado, y escriba sobre cada raya la información solicitada.

I. Parte: GENERALIDAD

1. SEXO:	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"><tr><td style="width: 50%; padding: 5px;"><input type="checkbox"/> MASCULINO</td><td style="width: 50%; padding: 5px;"><input type="checkbox"/> FEMENINO</td></tr></table>	<input type="checkbox"/> MASCULINO	<input type="checkbox"/> FEMENINO				
<input type="checkbox"/> MASCULINO	<input type="checkbox"/> FEMENINO						
2. EDAD:	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"><tr><td style="width: 50%; padding: 5px;"><input type="checkbox"/> MENOS DE 25 AÑOS</td><td style="width: 50%; padding: 5px;"><input type="checkbox"/> DE 26 A 30 AÑOS</td></tr><tr><td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> DE 31 A 35 AÑOS</td><td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> DE 36 A 40 AÑOS</td></tr><tr><td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> MAS DE 41 AÑOS</td><td style="padding: 5px;"></td></tr></table>	<input type="checkbox"/> MENOS DE 25 AÑOS	<input type="checkbox"/> DE 26 A 30 AÑOS	<input type="checkbox"/> DE 31 A 35 AÑOS	<input type="checkbox"/> DE 36 A 40 AÑOS	<input type="checkbox"/> MAS DE 41 AÑOS	
<input type="checkbox"/> MENOS DE 25 AÑOS	<input type="checkbox"/> DE 26 A 30 AÑOS						
<input type="checkbox"/> DE 31 A 35 AÑOS	<input type="checkbox"/> DE 36 A 40 AÑOS						
<input type="checkbox"/> MAS DE 41 AÑOS							

3. ACTUALMENTE TRABAJA	<input type="checkbox"/> SÍ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/>
4. CON UNIDAD PROPIA?				
COMO PALANCA?				
5. ANOS EN LA PROFESIÓN				
	<input type="checkbox"/> MENOS DE 5 AÑOS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> DE 6 A 10 AÑOS	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> DE 11 A 15 AÑOS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> DE 16 A 20 AÑOS	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> MÁS DE 20 AÑOS	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

II. PARTE: ELEMENTOS QUE DETERMINAN LA EFICACIA O INEFICACIA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.

6. ¿CUÁNTAS RUTAS EXISTEN EN LA URBE METROPOLITANA?

7. ¿CONSIDERA USTED QUE EL NÚMERO DE RUTAS SATISFACEN LAS NECESIDADES DE LOS USUARIOS?

8. ¿QUÉ RUTAS ADICIONALES CONSIDERA USTED QUE DEBEN IMPLEMENTARSE?

9. ¿SE SIENTE USTED SATISFECHO CON LA TARIFA QUE PAGAN LOS USUARIOS POR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ÁREA METROPOLITANA?

SÍ

NO

¿ POR QUÉ?-

10. ACTUALMENTE, ¿CONSIENTE USTED QUE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO QUE CIRCULAN EN LAS DIFERENTES RUTAS DE LA CIUDAD DE PANAMÁ REÚNE LAS CONDICIONES FÍSICAS Y MECÁNICAS PARA SATISFACER LAS NECESIDADES MÍNIMAS DE LOS USUARIOS?

SÍ

NO

¿POR QUÉ?

III. PARTE: ASPECTOS GENERALES QUE INSIDEN EN LA NECESIDAD DE IMPLEMENTAR EL SEGURO OBLIGATORIO PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.

11. ¿TIENE USTED CONOCIMIENTO DE LA EXISTENCIA DE UNA NORMA JURÍDICA QUE REGULE EN LA ACTUALIDAD EL SEGURO OBLIGATORIO PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS?

SÍ

NO

12. ¿CÓMO TRANSPORTISTA CREE USTED EN LA CONVENIENCIA DE REGLAMENTAR EL SEGURO OBLIGATORIO PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.

SÍ

NO

¿POR QUÉ?

**UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTA MARÍA LA ANTIGUA
VICERRECTORÍA DE POSTGRADO E INVESTIGACIÓN
COORDINACIÓN DE PROGRAMAS DE MAESTRÍA EN DERECHO
MAESTRÍA EN DERECHO MERCANTIL**

CUESTIONARIO N° 2

(Dirigido a Usuarios del Transporte Público.)

Estimado (a) Señor (a) Transportista:

El presente cuestionario tiene el propósito de recoger información válida para determinar la pertinencia, importancia y necesidad de un Seguro Obligatorio para el transporte público de pasajeros; en consecuencia, tenga la bondad de contestar cada ítem de acuerdo a su realidad profesional.

Le garantizamos que sus respuestas serán de gran importancia, como parte del estudio, y que la información proporcionada es de carácter confidencial.

Agradecemos su colaboración.

Atentamente,

**Licdo. Mariano A. Núñez J.
Abogado.**

INDICACIONES:

Coloque un signo de cotejo (X) dentro del recuadro presentado a la derecha de cada enunciado, y escriba sobre cada raya la información solicitada.

I. Parte: GENERALIDADES

1. SEXO:	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;"><input type="checkbox"/> MASCULINO</td> <td style="width: 50%; padding: 5px;"><input type="checkbox"/> FEMENINO</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> MASCULINO	<input type="checkbox"/> FEMENINO				
<input type="checkbox"/> MASCULINO	<input type="checkbox"/> FEMENINO						
2. EDAD:	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;"><input type="checkbox"/> MENOS DE 25 AÑOS</td> <td style="width: 50%; padding: 5px;"><input type="checkbox"/> DE 26 A 30 AÑOS</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> DE 31 A 35 AÑOS</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> DE 36 A 40 AÑOS</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> MAS DE 41 AÑOS</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> MENOS DE 25 AÑOS	<input type="checkbox"/> DE 26 A 30 AÑOS	<input type="checkbox"/> DE 31 A 35 AÑOS	<input type="checkbox"/> DE 36 A 40 AÑOS	<input type="checkbox"/> MAS DE 41 AÑOS	
<input type="checkbox"/> MENOS DE 25 AÑOS	<input type="checkbox"/> DE 26 A 30 AÑOS						
<input type="checkbox"/> DE 31 A 35 AÑOS	<input type="checkbox"/> DE 36 A 40 AÑOS						
<input type="checkbox"/> MAS DE 41 AÑOS							

3. ¿UTILIZA EL TRANSPORTE PÚBLICO CON REGULARIDAD?				
	<input type="checkbox"/> SÍ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/>

II. Parte: ELEMENTOS QUE DETERMINAN LA EFICACIA O INEFICACIA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.

4. ¿CUÁLES SON LAS RUTAS QUE MÁS UTILIZA EN LA CIUDAD DE PANAMÁ?

5. CONSIDERA USTED QUE EL NÚMERO DE RUTAS SATISFACEN LAS NECESIDADES DE LOS USUARIOS?

SÍ
 NO

6. ¿QUÉ RUTAS ADICIONALES CONSIDERA USTED QUE DEBEN IMPLEMENTARSE?

7. ¿SE SIENTE USTED SATISFECHO (A) CON LA TARIFA QUE PAGA POR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ÁREA METROPOLITANA?

SÍ
 NO

¿POR QUÉ?

8. ¿ACTUALMENTE, CONSIETE USTED QUE LAS UNIDADES DEL TRANSPORTE PÚBLICO QUE CIRCULAN EN LAS DIFERENTES RUTAS DE LA CIUDAD DE PANAMÁ REÚNEN LAS CONDICIONES FÍSICAS Y MECÁNICAS PARA SATISFACER SUS NECESIDADES MÍNIMAS?

SÍ
 NO

¿POR QUÉ?

III. PARTE: ASPECTOS GENERALES QUE INSIDEN EN LA NECESIDAD DE IMPLEMENTAR EL SEGURO OBLIGATORIO PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.

9. ¿TIENE USTED CONOCIMIENTO DE LA EXISTENCIA DE UNA NORMA JURÍDICA QUE REGULE EN LA ACTUALIDAD EL SEGURO OBLIGATORIO PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS?

SÍ NO

10. ¿CÓMO USUARIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO, CREE USTED EN LA CONVENIENCIA DE REGLAMENTAR EL SEGURO OBLIGATORIO PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS?.

SÍ NO

¿POR QUÉ?

**UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTA MARÍA LA ANTIGUA
VICERRECTORÍA DE POSTGRADO E INVESTIGACIÓN
COORDINACIÓN DE PROGRAMAS DE MAESTRÍA EN DERECHO
MAESTRÍA EN DERECHO MERCANTIL**

ENTREVISTA

(DIRIGIDO A EJECUTIVOS DEL SECTOR ASEGURADOR: ASEGURADORES,
PRODUCTORES DE SEGURO)

I. PREGUNTAS:

1. ¿En qué institución del sector seguro labora?
 - Compañías de Seguros
 - Productor Independiente.
2. Cómo conocedor del negocio de seguro, ¿considera usted que la Ley 14 del 26 de mayo de 1993 que regula la modalidad de Seguro Obligatorio de vehículos de motor en el transporte público de pasajeros, debe reglamentarse en la actualidad?
3. ¿Considera usted que en las actuales circunstancias en que atraviesa el transporte público de pasajeros deben las compañías de Seguros y demás entes rectores allanar el camino para que el Seguro Obligatorio sea una realidad?
4. ¿Qué alternativas a corto o mediano plazo propone usted para que se incorpore este instrumento socio- jurídico?
5. ¿Cuáles son las primas del Seguro Obligatorio que se ajustan a las necesidades reales y sociales?
6. ¿Que riesgos deben incorporarse al momento de la contratación entre las partes, en el Seguro Obligatorio?
7. ¿Qué ente regulador puede asegurar la presentación del servicio de transporte público de manera eficiente?

