

SEGURO DE VEHÍCULO AUTOMOTOR

ESFUERZOS DE ARMONIZACIÓN PARA SUMINISTRAR SEGUROS COMERCIALES AL TRANSPORTE POR CAMIONES TRANSFRONTERIZO EN VIRTUD DEL TLCAN

En virtud del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), se ha creado una zona de libre comercio entre Canadá, Estados Unidos y México para el comercio de bienes, servicios e inversiones. El TLCAN prevé que las partes emprenderán consultas para examinar la aplicación y mayor liberalización de las disposiciones sobre transporte terrestre y seguros.

Se ha admitido que la falta de regímenes de seguros comerciales uniformados entre las partes ha sido un obstáculo para el libre comercio y ha restringido la libre circulación del tráfico comercial a través de las fronteras. Esto ocurre particularmente en la frontera entre E.U.A. y México.

Se constituyó un grupo de trabajo trilateral integrado por asociaciones de seguros, reguladores y funcionarios de transporte, para identificar las cuestiones relativas a los seguros para el transporte por camiones transfronterizo. Tras el reciente dictamen del Grupo de expertos del TLCAN sobre la controversia fronteriza E.U.A.-México y el compromiso de la Administración Bush de abrir la frontera meridional de Estados Unidos a los camiones mexicanos, se revitalizaron las conversaciones acerca de armonizar los seguros para el transporte por camiones transfronterizo. El Grupo de trabajo trinacional sobre seguros del TLCAN se reunirá nuevamente para examinar opciones viables y una vía hacia la compatibilidad en materia de seguros. Se están revisando los objetivos y opciones a corto y largo plazo, reconociendo como meta definitiva el reconocimiento mutuo; una sola póliza de seguros reconocida por las autoridades en los tres países.

En este contexto, una opción para proporcionar seguros al transporte por camiones transfronterizo que se examinará y estudiará es el sistema canadiense de poder y compromiso (PAU, del inglés Power of Attorney and Undertaking).

Típicamente, las compañías de seguros canadienses y estadounidenses pueden concertar arreglos comerciales para suministrar cobertura de seguros ininterrumpida a los vehículos comerciales que operan a través de su frontera. El sistema PAU canadiense, que respondía a una necesidad de comprobante común de cobertura de seguros para los numerosos conductores estadounidenses que ingresan al Canadá, denota el cumplimiento de requisitos mínimos de cobertura de seguros. Los aseguradores de E.U.A. pueden registrar un PAU en el Consejo Canadiense de Reguladores de Seguros (CCIR) y luego emitir una “tarjeta amarilla” a los transportistas estadounidenses como comprobante válido de seguro en todo el Canadá. Sin embargo, debido a los diversos requisitos provinciales respecto a las licencias de autotransportista, es frecuente que los aseguradores estadounidenses concierten un arreglo de “fronting” con un asegurador canadiense, por el cual el asegurador de E.U.A. suscribe el seguro sobre el camión estadounidense y expide la póliza en nombre del asegurador canadiense, y el asegurador canadiense “reasegura” el riesgo con el asegurador de E.U.A.

El suministro de cobertura de seguros comerciales para los transportistas canadienses que operan en Estados Unidos es bastante similar. Para tener acceso al país vecino, el camionero canadiense debe presentar certificados de responsabilidad financiera y comprobantes de seguros. Un asegurador canadiense concierta un arreglo con un asegurador de Estados Unidos, por el cual éste cumple con las presentaciones necesarias en nombre del asegurador canadiense y suministra el comprobante de seguro, y luego "reasegura" el riesgo con el asegurador canadiense.

Le incumbe al transportista asegurarse de que se comprenden plenamente y se respetan todos los requisitos de seguros provinciales y estatales.

El casi mutuo reconocimiento por Canadá y Estados Unidos de las pólizas de seguros de la otra parte se ha hecho efectivo debido a la semejanza de los ámbitos de seguros, normativos y jurídicos en ambos países.

La mayoría de las mercancías que se exportan actualmente de México a E.U.A. están protegidas por seguros de viaje, pero se espera que el seguro continuo se convierta en norma una vez que se abra la frontera meridional.

Como en Estados Unidos, el gobierno federal de México, en cooperación con los gobiernos estatales, establece requisitos mínimos de seguros para los autotransportistas. En virtud del TLCAN, las compañías de seguros extranjeras pueden mantener ahora filiales en México para prestar (limitados) servicios de seguros. Ya no hay más restricciones sobre la propiedad extranjera de compañías de seguros radicadas en México. Pero México mantiene aún su reserva en el TLCAN acerca del suministro de cobertura por responsabilidad ante terceros dentro de México; sólo puede ser brindada por aseguradores domiciliados y registrados en México. La legislación de seguros de Texas mantiene la misma restricción en la responsabilidad ante terceros sobre el suministro de seguros a los transportistas mexicanos.

Admitiendo que el verdadero reconocimiento mutuo de los seguros exigiría por lo menos que dos gobiernos nacionales modifiquen sus reglamentaciones actuales sobre seguros, este es un objetivo probablemente a más largo plazo. El Grupo de trabajo trilateral sobre seguros del TLCAN está examinando varias alternativas más flexibles a corto plazo en el marco de la legislación y las reglamentaciones sobre seguros existentes:

1. Arreglos de corretaje – Existen agentes generales de gestión (MGA, del inglés Managing General Agents) bien establecidos en localidades fronterizas meridionales, que representan a las compañías de seguros estadounidenses y mexicanas que venden cobertura al tráfico transfronterizo. El sistema funciona bastante bien, pero requiere dos políticas separadas (adosadas). Los MGA toman medidas típicamente para que los transportistas cuenten con cobertura anticipada para los movimientos transfronterizos en intervalos de doce meses.
2. Asociaciones transitorias – Percibidas como un fruto de los arreglos de corretaje, se trata de arreglos contractuales entre aseguradores para combinar coberturas y proporcionar seguro ininterrumpido (una compañía "afrenta", o emite pólizas en nombre de la otra compañía).

3. Compañías de seguros multinacionales – Como las grandes multinacionales (p.ej. Zurich Insurance) pueden ser propietarias ahora del 100% de una filial radicada en México, están en buena posición para ofrecer cobertura en más de un país y trabajar con aseguradores domiciliados para ajustarse a las reglamentaciones nacionales sobre seguros (p.ej. la reserva de responsabilidad ante terceros en México).
4. Arreglos de “fronting” – Arreglo por el cual un asegurador nacional asume el riesgo de una compañía de seguros extranjera y expide una póliza en nombre del asegurador extranjero. Este sistema es muy común cuando aseguradores canadienses conciertan acuerdos comerciales (o empresas conjuntas transitorias) con compañías estadounidenses que afrontan la cobertura de transportistas canadienses que se dirigen hacia el sur. La compañía estadounidense emite un certificado de seguro para el transportista canadiense, pero no quiere suscribir necesariamente el riesgo, de modo que "reasegura", o transfiere el riesgo nuevamente al asegurador canadiense.
5. Poder y compromiso (PAU) canadiense – Se está estudiando la aplicación más amplia de este sistema, o de un sistema semejante, como ya se ha descrito, que abarque la frontera entre Estados Unidos y México.