

Rotura de maquinaria

Carlos Larrad

ITSEMAP Servicios Tecnológicos MAPFRE

«A pesar del desarrollo que han tenido hasta la fecha otros seguros del ramo de ingeniería, el de rotura de maquinaria continúa constituyendo en este entorno uno de los seguros de mayor implantación, junto con el de construcción.»

El seguro de rotura de maquinaria tuvo su origen en Inglaterra en la segunda mitad del siglo XIX. Desde su inicio, ha sido el núcleo de desarrollo de los seguros encuadrados en lo que se ha venido denominando «ramos

técnicos». El seguro de avería de maquinaria, como también se ha denominado, no sólo ha sido motor de desarrollo de los seguros de ingeniería –como solución de continuidad de los contratos con carácter temporal (construcción y montaje)–, sino que también ha servido como banco de pruebas que ha permitido la inclusión y desarrollo de modalidades aseguradoras complementarias, tal como el lucro cesante, el cual ya se ha extendido a la mayoría de las coberturas de los ramos técnicos. De este modo el ramo de ingeniería hoy en día agrupa las modalidades recogidas en la figura 1.

A pesar del desarrollo que han tenido hasta la fecha otros

seguros del ramo de ingeniería, el de rotura de maquinaria continúa constituyendo en este entorno uno de los seguros de mayor implantación, junto con el de construcción.

En la figura 2 se recoge para el mercado español la evolución de la distribución de primas de los principales seguros del ramo de ingeniería. Esta situación se repite en la mayoría de los mercados aseguradores, en alguno de los cuales incluso, el seguro de rotura llega a alcanzar el 42 % (fuente: IMIA).

Respecto al desarrollo de las cifras de negocio del ramo y en el conjunto de países que constituyen el IMIA¹, se observa una tendencia ligeramente creciente,

Modalidades del seguro de ingeniería

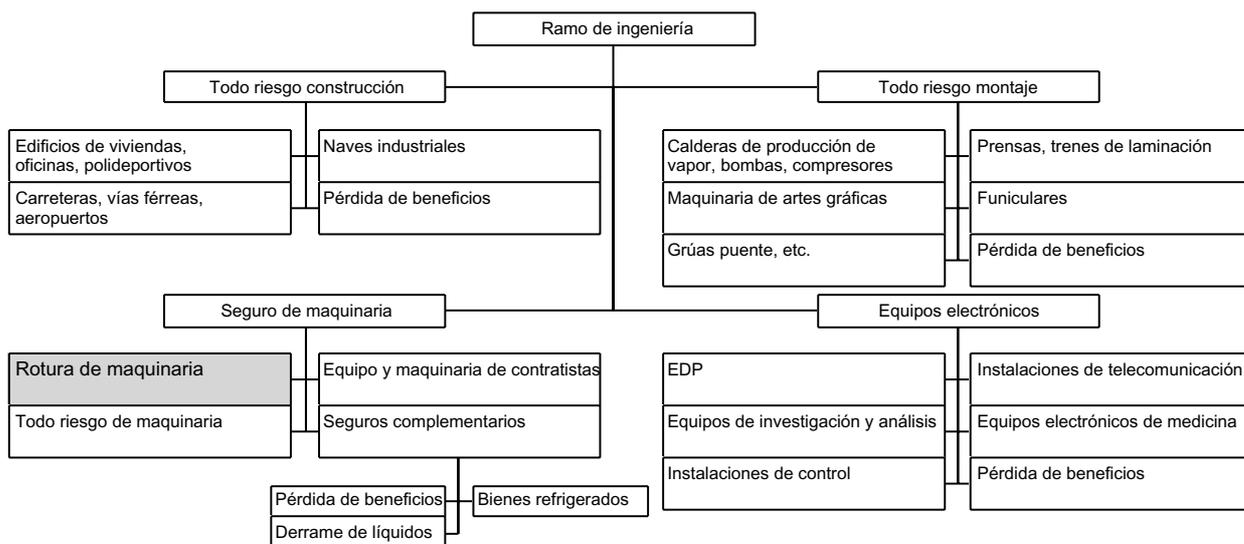
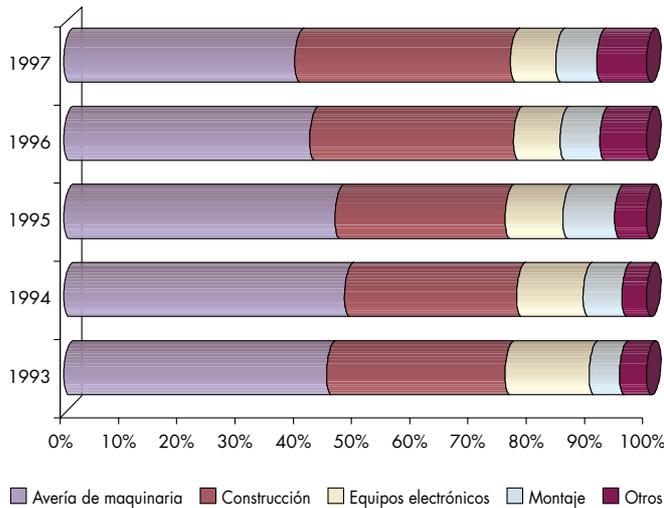


Figura 1.

¹ IMIA es la asociación internacional de aseguradores de ramos técnicos. Forman parte de ella las asociaciones de aseguradores de los siguientes países: Alemania, Australia, Austria, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos de América, Finlandia, Francia, Holanda, Israel, Italia, India, Noruega, Reino Unido, Rusia, Suecia y Suiza. Suráfrica, realiza asambleas anuales en las que se exponen los resultados del negocio de ingeniería en los diferentes países. La secretaría tiene su sede en Manchester (Reino Unido) y tiene una página web en la dirección www.imia.com.

Evolución de la distribución de primas por tipo de seguro en el ramo de ingeniería en España (1993-1997). Fuente: UNESPA



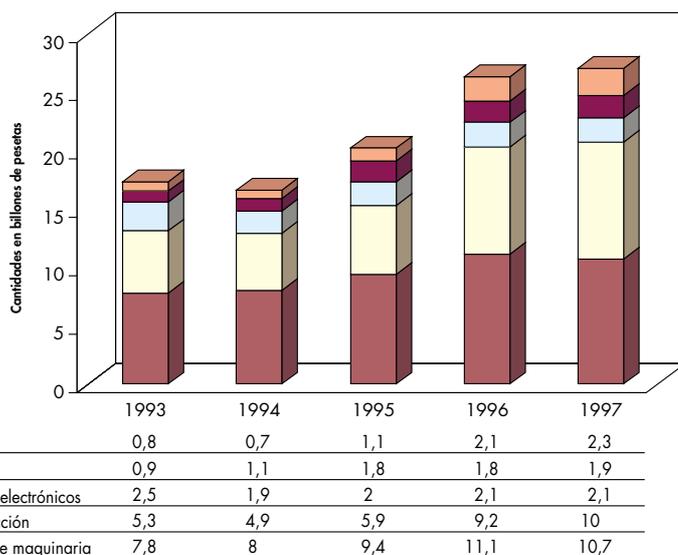
Tipo	1993	1994	1995	1996	1997
Avería de maquinaria	45,1%	48,2%	46,5%	42,2%	39,6%
Construcción	30,6%	29,5%	29,2%	35,0%	37,0%
Equipos electrónicos	14,5%	11,4%	9,9%	8,0%	7,8%
Montaje	5,2%	6,6%	8,9%	6,8%	7,0%
Otros	4,6%	4,2%	5,4%	8,0%	8,5%

Figura 2.

con incrementos del volumen de primas de ingeniería respecto al año 1996 del orden del 2% al 5%. Este ligero incremento, que, co-

mo en el caso de España está próximo a la inflación, es consecuencia directa de la fuerte lucha comercial que viene provo-

Evolución de primas en España (1993-1997)



Otros	0,8	0,7	1,1	2,1	2,3
Montaje	0,9	1,1	1,8	1,8	1,9
Equipos electrónicos	2,5	1,9	2	2,1	2,1
Construcción	5,3	4,9	5,9	9,2	10
Avería de maquinaria	7,8	8	9,4	11,1	10,7

Figura 3.

cando el descenso de las tasas que se manejan en el mercado.

Esta situación de alta competencia está provocando que el ratio de pérdidas (**claims/premiums ratio**) se mantenga en valores que oscilan entre el 55 % y el 65%, en función de la existencia o no en cada ejercicio de siniestros punta. Con respecto al ratio combinado de pérdidas², éste se mantiene entre el 90% y el 105%. En el caso de España el ratio combinado de pérdidas ha pasado de un 95,91% en 1996 a un 93,30% como consecuencia de los decrementos producidos en los gastos de administración y comisión (1,7 %) y en las reclamaciones (0,91 %).

La existencia de resultados técnicos en el ramo con estrechos márgenes de beneficios, cuando no de pérdidas, debido a siniestralidades punta o a una inadecuada suscripción, obligan a que la selección del riesgo a través de un análisis previo sea uno de los caballos de batalla de mayor peso para el suscriptor de riesgos de ingeniería.

Por otro lado la inclusión en fórmulas todo riesgo de daños materiales de coberturas complementarias como las propias del ramo de ingeniería, unida al objetivo de reducir los costes de administración –entre los que se encuentran los de inspección de riesgos– puede tener como consecuencia que en ocasiones el análisis del riesgo llegue a ser insuficiente.

En este sentido en el proceso de análisis del riesgo, se deben tratar con profundidad no sólo aspectos generales del riesgo tal como el riesgo subjetivo, sino que también se deben tratar todos los aspectos específicos de la rotura de maquinaria y de la pérdida de beneficios por rotura de maquinaria. Como principales parámetros que deben ser analizados desde el punto de vista del daño material por rotura de maquinaria, deben analizarse, entre otros:

² Ratio combinado de pérdidas (**combined loss ratio**). Es la relación entre los gastos de reaseguro (siniestros, comisiones y gastos de gestión) y las primas cedidas.

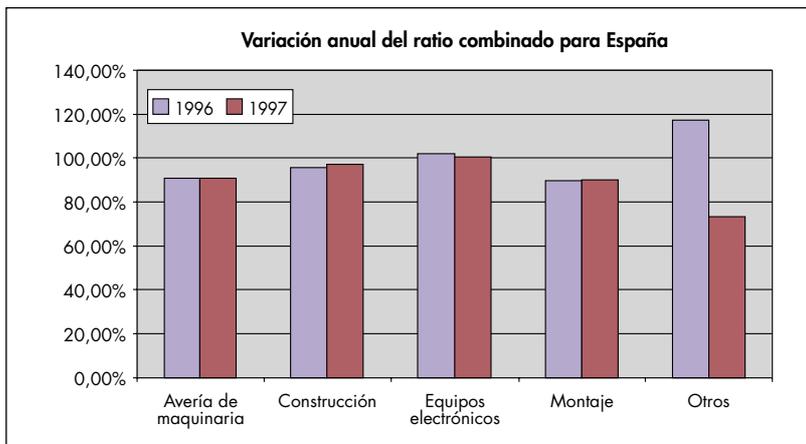


Figura 4.

- El mantenimiento.
- La formación del personal tanto operador como de mantenimiento, así como su experiencia.
- Las características propias de la máquina: antigüedad, prestaciones, etc.
- Los sistemas de protección de la máquina, etc.

Respecto a la poco frecuente cobertura de pérdida de beneficios por rotura de maquinaria, con objeto de combatir la anti-selección que se produce, el análisis del riesgo debe ser todavía más exigente y analizar no sólo los factores que determinan el riesgo de pérdida de beneficios a consecuencia de daños materiales (incendio, rayo, explosión, etc.), sino que también deben analizarse en la maquinaria asegurada factores tales como los siguientes:

- Factor de producción o de incidencia.
- Factor de sobrecarga.
- Factor de utilización.
- Factor de reserva.
- Factor de subcontratación.

Por último, en el seguro de rotura de maquinaria tan importante es el análisis del riesgo en la contratación del seguro, como el tratamiento profesional del siniestro en caso de que éste se produzca. La diversidad de maquinaria, así como los distintos problemas que puede presentar, exige que el perito o ajustador disponga de conocimientos específicos que le permitan peritar el daño material (conocimiento de maquinaria, métodos de ensayos no destructivos, sistemas de saneamiento y de recuperación de equipos, etc.), lo cual no implica que, debido a di-

«La existencia de resultados técnicos en el ramo con estrechos márgenes de beneficios, cuando no de pérdidas, debido a siniestralidades punta o a una inadecuada suscripción, obliga a que la selección del riesgo a través de un análisis previo sea uno de los caballos de batalla de mayor peso para el suscriptor de riesgos de ingeniería.»

cha diversidad de maquinaria, en ocasiones requiera el asesoramiento de especialistas en determinados equipos.

En caso de entrar en juego la cobertura de pérdida de beneficios por rotura de maquinaria, el perito del daño material debe medir todas las actuaciones de manera que todas ellas vayan encaminadas a acortar la paralización y por tanto a disminuir la pérdida global. Asimismo, con el objetivo de calcular una justa indemnización, deberán analizarse todas aquellos costes que puedan encontrarse interrelacionados entre la indemnización del daño material y la debida por pérdida de beneficios. ■