

# **GERENCIA DE RIESGOS**

**EVALUACIÓN Y GESTIÓN**

## Definición de la Gerencia de riesgos

Consiste fundamentalmente en la acción responsable de identificar los riesgos, evaluarlos adecuadamente, eliminarlos o reducirlos mediante técnicas de prevención y asumirlos o trasladarlos a través de medios aseguradores y/o de cobertura similar de los mismos .

Esta sistemática se viene aceptando como algo básico en el tratamiento adecuado de los peligros y/o eventos negativos inherentes a una nueva y óptima actividad empresarial.



## Su canalización y gestión.

La prevención de los riesgos es una fase ineludible (aunque olvidada en muchas ocasiones) para la aplicación de una política adecuada en la gerencia de riesgos.

Es notorio que todos aquellos que han desarrollado teorías sobre la Gerencia de Riesgos, señalan la prevención como una fase previa fundamental para asumir o trasladar posteriormente los riesgos una vez han sido determinados.

**ESTIMAMOS DEFINITIVAMENTE**  
**QUE SIN TÉCNICAS DE PREVENCIÓN**  
**NO SE PUEDE AFIRMAR QUE EXISTA**  
**GERENCIA DE RIESGOS.**



Cada riesgo requiere un tratamiento específico para ser reducido o minimizado. Esta es la razón principal por la que no resulta viable establecer principios genéricos de aplicación que resulten válidos para todos ellos; por lo que cuando menos resulta conveniente definir aquellos puntos clave que deben ser tenidos en cuenta en la corporación, dentro de una política de prevención de riesgos.

## Identificación de Riesgos. Procedimientos, evaluaciones, controles

En primer lugar se deben definir las responsabilidades en la corporación en materia de prevención y seguridad para poder planificar correctamente las medidas de emergencia y planes de actuación en caso de siniestro, es decir implantación de un adecuado **PLAN DE AUTOPROTECCIÓN**.



Un estudio del entorno de la corporación y los riesgos que el mismo conlleva para tener en cuenta el tratamiento adecuado de posibles siniestros que procedentes del exterior de la corporación afecten a la misma.

Definición de unidades de riesgo diferenciadas a las que se pueda prever que se va a limitar un posible siniestro. Ejemplos en Flota Suardiaz serían: Los buques, las terminales y demás centros de producción.

Estudio detallado de la actividad de la corporación y los riesgos que la misma conlleva. Tal como rotaciones inesperadas, variaciones de los tiempos de tránsito e incumplimientos de contrato debidos a causas imprevistas

Implantación de medidas específicas adecuadas de prevención.



Garantías de calidad y eficacia de las instalaciones con objeto de evitar situaciones potencialmente peligrosas de "falsa seguridad".

Implantación de políticas de mantenimiento que permitan disponer en todo momento de los medios adecuados en su previsible correcto estado.

Realización de prácticas e información para la divulgación de la política preventiva a todo el personal.

Atención a las pequeñas causas -que originan con frecuencia grandes siniestros- incluidas en el concepto "riesgo subjetivo".

Plan de recuperación o sustitución de equipos básicos para el rápido establecimiento de la actividad de la corporación tras un posible siniestro.

Sin duda este somero listado de puntos a considerar en materia de prevención se podría ampliar notablemente en diversas formas; entre ellas las logísticas y/o informáticas.



En septiembre de 1983, en la sede de la Cámara de Comercio e Industria de Madrid, se creó la Comisión Permanente Interdisciplinaria sobre Seguridad. Esta Comisión estaba compuesta por un amplio abanico de Organismos Oficiales y Asociaciones Privadas vinculadas al sector de la Seguridad.

Uno de los objetivos de esta Comisión fue la elaboración de un Libro Blanco de la Seguridad que en la primera parte de su contenido contempla la siguiente clasificación de riesgos en función del sujeto activo:

*Según sea el agente causante de los daños o pérdidas, los riesgos pueden clasificarse de la manera siguiente:*

**Riesgos de la naturaleza - Riesgos biológicos -  
Riesgos tecnológicos**

**Riesgos derivados de las Actividades Sociales -  
Riesgos derivados de las Actividades  
Antisociales.**



## Riesgos de la naturaleza

*Comprenden los siguientes agentes:*

Seísmos      Huracanes

Tifones      Inundaciones

Rayos      Nevadas      Heladas

Granizo      Sequías

Avalanchas      Desprendimientos

## Riesgos biológicos

*Comprenden los siguientes agentes:*

Bacilos, Virus, Bacterias Residuos, Basuras

Alimentos Animales vivos

## Riesgos tecnológicos

*Comprenden los siguientes grupos de riesgo:*

Riesgos químicos Riesgos físicos

Riesgos nucleares Riesgos técnicos



## A su vez los riesgos químicos

*Comprenden los siguientes agentes*

Combustión Corrosión

Toxicidad Fármacos

Drogas Explosión Química

## Transferencia de riesgos

(Cías. Aseguradoras; auto-seguros, Modus Vivendi).

Una de las obligaciones inherentes a la Gerencia de riesgos, consiste en la toma de decisiones respecto al modo de proceder frente a los posibles riesgos potenciales que se pueden presentar en la actividad empresarial, una vez que los mismos han sido identificados.



Las consecuencias de estos riesgos pueden estar cubiertas bien mediante una Póliza de seguro con una compañía aseguradora; mediante un auto-seguro soportando la propia corporación las consecuencias del riesgo de un modo directo; o bien con la fórmula denominada “Modus Vivendi”, consistente en un seguro cooperativo de los bienes sujetos a riesgo, soportado entre las partes implicadas en la actividad.

## Buques fletados -incidencia- riesgos.

Dentro del negocio marítimo, nos encontramos con que ha y que añadir a los riesgos identificados como propios de la actividad empresarial, el riesgo que supone la navegación por mar; y si a ello unimos el enorme valor de los bienes sujetos a este tipo de transporte, es evidente la importancia que tiene la toma de decisiones en cuanto a la asunción directa por la empresa, de los posibles siniestros que puedan acaecer, o a su traslado a terceros, (Compañías aseguradoras, o bien la fórmula citada anteriormente denominada Modus Vivendi.



Nuestro Código de Comercio, en su artículo 755, hace un análisis de los riesgos propios del negocio marítimo y los enumera del 1 al 14, por lo que no hace al caso repetir en esta disertación cada uno de los riesgos que en él aparecen identificados; pero si conviene decir que en el ordinal 14, deja abierta la posible inclusión de nuevos riesgos y manifiesta: Cualesquiera otros accidentes o riesgos de mar.

## Sistemas de Calidad. Prevención.

Un buen método de prevención nace de la implantación de los sistemas de calidad en las empresas. Como parte integrante de estos sistemas existen Planes de Calidad con procedimientos específicos que determinan comportamientos mejorados en la actuación del personal en las distintas áreas de la empresa



Estos procedimientos específicos a veces desglosados aún más en instrucciones concretas para algunos sectores de la actividad empresarial, por un lado mejoran sensiblemente la calidad de los productos y / o servicios de la entidad y por otro ese comportamiento mejorado conduce a una minimización de los riesgos inherentes a la propia actividad.

## **Terrorismo Nuevos Sistemas**

A raíz de los atentados del 11 de septiembre contra las torres gemelas los organismos internacionales han venido trabajando en la prevención de posibles actos de terrorismo y en este sentido, la OMI ha presentado un Código de conducta (Code ISPS) para los Estados contratantes y los buques que visiten sus aguas.

Se pretende crear en cada uno de los puertos el puesto de un oficial responsable de la seguridad, que vele por la protección de las instalaciones portuarias frente a actos de terrorismo, disponiendo de tres niveles de seguridad a ser implantados según los casos.



Del mismo modo, los buques pertenecientes a los Estados contratantes, habrán de disponer a bordo de un Oficial responsable de la protección del buque, que servirá de enlace con las autoridades de tierra, para determinar en cada momento el nivel de seguridad a establecer en la relación buque tierra, o buque a buque dentro de las aguas jurisdiccionales de esa autoridad portuaria; o bien podrán solicitar amparo de la mencionada autoridad, cuando sospechen la posibilidad de un riesgo potencial para la seguridad del buque.

Para acreditar que cada buque, reúne los requerimientos de este Código PBIP (Code ISPS), los Estados contratantes emitirán un certificado que así lo acreditará. The International Chamber of Shipping ha calculado que unos 50.000 buques necesitarán este certificado de seguridad y que por lo menos 75.000 marinos necesitarán formación.



También establece la responsabilidad específica de las compañías sobre disponibilidad a bordo de información relativa a las personas responsables del nombramiento de la tripulación, el fin a que se destina el buque, y las partes en el contrato o contratos de fletamento, a efectos de disponer de información transparente sobre los intereses del buque.

Los riesgos por terrorismo, en casi todos los países están cubiertos por pools en los que participan todas las aseguradoras del país y por el propio estado.

En España este pool está formado por la Institución llamada Consorcio de compensación de seguros.



## Riesgos de Guerra.

Tradicionalmente, el riesgo de guerra figuraba en las pólizas de seguro marítimo, como otro riesgo ordinario cualquiera, a pesar de lo anormal de esta situación; pero ello era debido de una parte a que en épocas anteriores era tan corriente y habitual esta situación; que el riesgo de captura entraba en los cálculos del comerciante que aseguraba su mercancía; y aún en tiempos de paz se corría el riesgo de caer en manos de corsarios;

y de otra a que a pesar de ello el comercio marítimo no se interrumpía; pues los buques de guerra, menos numerosos que en la actualidad se preocupaban más de luchar contra el enemigo que de molestar a los buques mercantes y al ser menos peligrosos que en la actualidad se consideraba un riesgo ordinario y regía una sola prima de seguro.



En la actualidad, las legislaciones han ido modificando ese punto de vista; y aunque en la nuestra se sigue considerando un riesgo ordinario, la exclusión convencional del mismo, se ha convertido en una cláusula de estilo, quedando los aseguradores exonerados por tales riesgos y viéndose obligados los asegurados a estipular una cláusula especial para los mismos.

Como ejemplo se podría citar el caso de Oriente Medio, en cuya área las primas del seguro de guerra se están multiplicando por diez.

## Implicación de FS en el sector marítimo

Como empresa líder en el sector del transporte marítimo de vehículos y otras cargas rodadas, la Gerencia de riesgos de Flota Suardíaz tiene perfectamente identificados un amplio abanico de riesgos característicos de este tipo de transporte que constituye su especialidad.

No solamente se contemplan como riesgos los posibles daños a los buques, las cosas o las cargas. También constituyen riesgos a considerar otros como el falso flete, la pérdida de contratos, encarecimiento del combustible, etc.



## Gerencia de Riesgos en una Naviera. (Sobre la base del Prestige)

Este es un ejemplo típico de una Naviera cuya Gerencia de riesgos se manifiesta como muy deficiente o prácticamente inexistente.

Otro de los riesgos potenciales de los buques, es el debilitamiento del casco por efecto del envejecimiento debido a las flexiones a que está sometido a lo largo de su vida.

En el caso que consideramos, soslayar este riesgo, no solo ha entrañado la consecuencia de un perjuicio grave para el buque, su cargamento y tripulación; sino que dadas las características de la carga transportada, causó un grave impacto medioambiental de consecuencias por todos conocidas, además del gravísimo perjuicio económico que significó para toda una comarca.