



6 de noviembre 2024.

Honorable Diputado  
**Rogelio Ricardo Revello Tem**  
Presidente de la Comisión de Comunicación y Transporte  
Asamblea Nacional de Panamá  
E.S.D.



**Ref: Proyecto de Ley No. 53 que modifica dos artículos de la Ley 68 de 2016 que regula el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.**

Honorable Diputado Revello:

Ante todo queremos agradecerle la oportunidad brindada para que miembros de nuestra asociación, expusieran las razones por las cuales como único gremio de aseguradoras del país que aglutina 19 de las 23 compañías registradas en Panamá y que representa el 97.5% de las primas de automóvil, no puede estar de acuerdo con un proyecto de ley que pretende regular aspectos técnicos del negocio de seguros sin contar con los debidos estudios y sustentos actuariales que garanticen su viabilidad y sostenibilidad en el tiempo.

Como ya hemos expresado en las reuniones sostenidas, el negocio de seguros se rige por principios técnicos y actuariales que permiten evaluar riesgos y establecer tarifas, beneficios y reservas de manera adecuada. La falta de análisis actuarial previo y de otros estudios especializados pueden llevar a consecuencias contrarias a las que busca el mencionado anteproyecto, encareciendo el producto final a los consumidores, disminuyendo la oferta para la demanda de un seguro obligatorio y afectando la estabilidad financiera de las aseguradoras que decidan ofertar este tipo de productos. Otra posible consecuencia puede ser la disminución de beneficios que de manera voluntaria otorgan hoy las aseguradoras dentro de un marco de libre competencia y demanda; como lo son las asistencias viales que representan un gran beneficio para los asegurados.

Solicitamos muy respetuosamente a esta Comisión que tiene el trabajo de realizar un análisis de la viabilidad del proyecto antes de avanzar en su discusión:

1. Realizar un estudio actuarial independiente: Es fundamental que se obtenga un análisis técnico profundo sobre el impacto que las medidas propuestas podrían tener en el mercado de seguros de automóvil – SOAT y sus asegurados.
2. Consultar con expertos del Sector: Involucrar a profesionales y entidades idóneas y especializadas que garantizarían una comprensión amplia de las repercusiones del proyecto.

3. Evaluar el impacto técnico-actuarial del Proyecto de Ley con la Superintendencia de Seguros, que, a nuestro juicio, debe emitir formalmente su opinión como institución del Estado encargada de la regulación de toda la industria de seguros y cuya misión fundamental, según el Artículo 12 de la Ley 12 de 2012, es la de "Fortalecer y fomentar las condiciones propicias para el desarrollo de la industria de seguros y reaseguros en general y un mercado de seguros inclusivo".

Consideramos que, de implementarse esta Ley sin un adecuado respaldo técnico, la propuesta podría poner en riesgo el equilibrio del sector, desestabilizar los beneficios de protección financiera que estos servicios brindan a la sociedad en conjunto, y sobre todo interferir con los principios de libre empresa que son fundamentales para la atracción de inversiones y garantizar el desarrollo de nuestro país.

Esperamos que esta Asamblea tome en cuenta nuestra posición y realice una revisión exhaustiva, tanto a nivel nacional como internacional de las repercusiones que este proyecto puede traer antes de considerar su aprobación.

Atentamente,

ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE ASEGURADORES



**Gina Herrero**  
**Presidente**

c.c. Ing. Luis Enrique Bandera - Superintendente de Seguros y Reaseguros de Panamá.  
Lcda. Melissa Jaramillo - Presidente de la Cámara Panameña de Empresas de Corretaje de Seguros.  
Lcdo. Temístocles Rosas - Presidente del Consejo Nacional de la Empresa Privada.  
Lcdo. Juan Arias - Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá.  
Lcdo. Demetrio Ureña - Presidente del Colegio Nacional de Productores de Seguros.  
Lcdo. Carlos E. Hinestroza - Presidente de la Asociación de Productores de Seguros de Panamá.

**apadea**

Edificio APADEA, Bella Vista • Calle Venezuela No.46-113 • Teléfonos: +507 225-4445 | 225-9475

www.apadea.org



Asociación Panameña de Aseguradores

Calle Venezuela, Bella Vista N° 46-113  
Teléfonos: 225-4445, 225-9475  
Apartado 0816-03037, Panamá  
Fax: 225-8259 E-mail: info@apadea.org  
www.apadea.org

12 de febrero de 2025.

Honorable Diputado

**Rogelio Ricardo Revello Tem**

Presidente de la Comisión de Comunicación y Transporte

ASAMBLEA NACIONAL DE PANAMÁ

E.S.D.

**Ref.: Proyecto de Ley #53 que modifica la Ley N°68 de 2016, que regula el Seguro Obligatorio Básico de Accidentes de Tránsito – SOAT.**

Honorable Diputado Revello:

La Asociación Panameña de Aseguradores (APADEA), ve con preocupación cualquier iniciativa que tenga como finalidad generar la obligación legal de devolver un porcentaje de las primas del Seguro Obligatorio Básico de Accidentes de Tránsito (SOAT), a los asegurados que no utilicen su póliza durante su vigencia, ya que cuando se implementó esta ley, las primas comerciales iniciales fueron definidas sobre la experiencia de los pagos de reclamaciones de la cobertura de responsabilidad civil por daños materiales y lesiones corporales con un tope igual al límite máximo de protección definido en la ley. En ese momento no se contempló una fórmula de descuentos para los buenos conductores y/o recargos para los malos conductores. Implementar una metodología de tarificación que considere descuentos por buena experiencia es posible, pero tendríamos que abandonar el principio de solidaridad y esto sin duda incrementaría los costos para todos los propietarios de vehículos y conductores del país.

En este sentido, esta comisión debe considerar que si se legisla para incluir la devolución de primas a los asegurados, inevitablemente cada compañía deberá realizar un estudio actuarial que determine la nueva prima comercial que deberá cobrar para hacer frente a los siniestros, más las devoluciones recomendadas en este Proyecto de Ley.

Esta asociación ha expresado en reiteradas ocasiones que, con gusto APADEA puede facilitar recursos para explicar de forma detallada qué sucede con cada dólar de prima que es pagado por los panameños bajo el producto SOAT actual, previo a la toma de una decisión tan importante como esta y cómo se comportaría el precio y costos del seguro bajo el sistema de descuentos que se ventila actualmente en la Asamblea. También ha recomendado reuniones técnicas con la Superintendencia de Seguros y Reaseguros de

## Asociación Panameña de Aseguradores

Panamá, que tiene la responsabilidad de velar por el consumidor de seguros y hacer cumplir la Ley 12 que regula el negocio de seguros en Panamá.

APADEA se encuentra en disposición de participar y aportar técnicamente a proyectos que redunden en beneficios para todos los panameños, el bienestar de la sociedad, y fortalecimiento de la libre empresa.

Atentamente,

ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE ASEGURADORES.



**ESILDA G. DE CAMACHO**

Directora Ejecutiva

- c.c. **Superintendencia de Seguros y Reaseguros de Panamá - SSRP**  
**Colegio Nacional de Asesores Profesionales de Seguros - CONALPROSE**  
**Cámara Panameña de Empresas de Corretaje de Seguros - CAPECOSE**  
**Asociación de Profesionales de Seguros de Panamá - APROSEPA**  
**Consejo Nacional de la Empresa Privada - CoNEP**  
**Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá**  
**Federación Interamericana de Empresas de Seguros - FIDES**



12-02-2025



## COMUNICADO

17 de febrero de 2025.

La Asociación Panameña de Aseguradores (APADEA), ha reiterado su preocupación ante la iniciativa legislativa de devolver un porcentaje de las primas del Seguro Obligatorio Básico de Accidentes de Tránsito (SOAT), a los asegurados que no reclaman, sin un debido estudio actuarial que determine cuál sería la nueva prima a pagar.

Nuestra preocupación se encuentra motivada en nuestro conocimiento de la materia. Hemos expresado a la Asamblea Nacional que cuando se implementó la Ley 68 de 2016 relativa al SOAT, las aseguradoras no contemplaron una fórmula de descuentos para los buenos conductores y/o recargos para los malos conductores, ya que eso resultaría en primas más onerosas. En su momento, considerando que se trata de un seguro obligatorio que debe ser accesible a toda la población, el mercado se inclinó por ofrecer la prima más competitiva posible aplicando el principio de solidaridad.

Implementar una metodología de tarificación que considere descuentos por buena experiencia, como lo prevé el Proyecto de Ley N°53 es posible, pero tendríamos que abandonar el principio de solidaridad y recalcular las primas. Según nuestras estimaciones, la prima mínima necesaria para poder implementar una metodología de descuentos y recargos sería muy superior a la actual. Esto afectaría negativamente a todos los propietarios de vehículos y conductores del país.

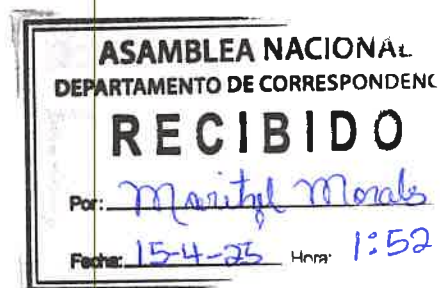
La Asamblea Nacional debe considerar que la nueva metodología necesita de un estudio actuarial que garantice la suficiencia de las primas para cubrir siniestros, gastos de intermediación, impuesto de prima, descuentos y recargos por experiencia, y los gastos administrativos adicionales necesarios para administrar la dinámica que generaría la nueva metodología. En tal sentido, APADEA ha ofrecido a la Asamblea Nacional recursos para realizar los estudios actuariales que sean necesarios. Alternativamente, estamos seguros de que la Asamblea Nacional podrá conseguir apoyo de carácter independiente, técnico y objetivo en la Superintendencia de Seguros y Reaseguros de Panamá como autoridad competente de nuestro país para lograr una opinión actuarial al respecto.

**JUNTA DIRECTIVA**



15 de abril de 2025

Honorable Diputada  
**Dana Castañeda**  
Presidente - Asamblea Nacional de Panamá  
Ciudad. -



**REF.: PROYECTO DE LEY No. 53 / DESCUENTO OBLIGATORIO PARA LA COBERTURA DE SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DEL TRÁNSITO (“SOAT”).**

Honorable Diputada Castañeda:

En esta ocasión nos dirigimos a usted con el objeto de ponerle en conocimiento de un asunto que concierne al mercado de seguros, a la viabilidad financiera y salud de una actividad que es absolutamente necesaria para la seguridad de los panameños y de las personas que habitan nuestra República.

En particular, nos referimos al Proyecto de Ley No. 53 aprobado en primer debate por la Comisión de Comunicación y Transporte. Este proyecto tiene por objeto obligar a las aseguradoras a ofrecer una devolución de prima o descuento garantizado a la renovación de la cobertura SOAT **“cuando el conductor no resulte responsable de accidentes”** de tránsito durante la vigencia de la póliza.

En primera instancia, el Proyecto de Ley No. 53 nace con una premisa equivocada sobre lo que significa **“usar un seguro”**. De la redacción del Proyecto de Ley No. 53 se infiere que usar un seguro es algo que sucede solo cuando el conductor es responsable del accidente y esto es financieramente alejado de la realidad.

- **Naturaleza del seguro y la forma de cálculo de las primas:**

a. **Transferencia de riesgo:**

La transacción que ocurre cuando una persona contrata un seguro consiste en transferir el riesgo de la posible ocurrencia de un accidente, que a su vez le genera una pérdida

financiera. A cambio, el asegurado que transfiere el riesgo, le paga a quien acepta el riesgo (un asegurador) una suma de dinero que se denomina prima.

La prima o precio del seguro no se calcula de la forma como se calculan los precios de los bienes que se comercializan en el mercado cuya base es su costo de fabricación y de adquisición entre otros elementos. El sistema de cálculo del monto de las primas de seguros de automóviles tampoco obedece a un cálculo estrictamente individual, basado en la persona que lo contrata. Por el contrario, obedece al principio de mutualidad. El asegurador considera una serie de variables colectivas que incluyen cálculos estadísticos sobre la cantidad de asegurados que en un año determinado podrían tener la posibilidad de tener un accidente y/o podrían hacer uso de los beneficios que incluye el seguro, **aun sin ser legalmente responsable de un accidente.**

Así las cosas, un seguro, a manera de ejemplo, que cueste US\$100.00 de prima y tiene cobertura de daños a terceros por US\$10,000.00 más coberturas de asistencias, entre otras, resulta obvio que aritméticamente lo que se paga en primas no cubre el monto del beneficio. Esto solo es posible bajo el principio de mutualidad que utiliza los cálculos estadísticos antes mencionados, que indican que no todas las personas tendrían, individualmente, un evento que implique gastos para la aseguradora. De lo contrario, sería un negocio financieramente inviable y no existirían las aseguradoras.

El Proyecto de Ley No. 53 busca entonces aplicar una devolución o descuento individual a la no responsabilidad de accidentes de tránsito para cada asegurado, mientras que el precio que se paga está sustentado en cálculos colectivos. Por tanto, devolver o descontar el 25% de la prima (o cualquier otro porcentaje) a quienes no hayan tenido reclamo alguno, hace que la aseguradora, sobre bases de definición de prima actuales, no pueda cubrir el resto de los reclamos que estadísticamente se presentarán durante la vigencia de las pólizas.

Para poder otorgar un descuento, primero las aseguradoras necesitarán modificar la metodología de tarificación para contemplar el descuento. **Esto causará de forma ineludible que todos los panameños paguen una prima base mucho mayor a la actual para poder otorgar el descuento.** El precio o prima actual de la cobertura SOAT se definió usando una metodología que permite que sea accesible a todos los consumidores; por tanto, es mejor para la mayoría de los panameños.

En adición a lo anterior, el Proyecto de Ley No. 53 no toma en cuenta que la aseguradora no utiliza el 100% de la prima cobrada (prima suscrita) para pagar reclamos, ya que dentro del cálculo de dicha prima hay una serie de factores que no van a la aseguradora como lo son los costos de adquisición, el impuesto de prima, los gastos administrativos, los costos de asistencia, y las reservas obligatorias por ley, entre otros.

Como se puede observar, el precio del seguro actualmente (la prima) no contempla ni soporta que la aseguradora deba devolver o descontar el 25% (o cualquier otro porcentaje)



del valor de esta, ya que los componentes (costos) citados son fijos y no disminuirán con la pretendida devolución del 25%, en otras palabras, esto haría que la porción de la prima que se utiliza para pagar reclamos no sea suficiente para cubrirlos.

Estamos seguros de que los honorables diputados que apoyan el Proyecto de Ley No. 53 tienen buenas intenciones. Ciertamente, el costo del SOAT se ha incrementado en los últimos años. No obstante, las causas se alojan en la inflación y la escasez de inventario de piezas en agencias y casas de repuestos. Entendemos que el impacto en el segmento de transporte colectivo y selectivo ha sido mayor porque presentan accidentes con mayor frecuencia; sin embargo, el impacto de la iniciativa solo implicará mayores aumentos y, sobre todo, escases de oferta de seguros en el mercado.

**b. Concepto de uso del seguro y del reclamo:**

Utilizar un seguro es, como hemos visto “**transferir el riesgo**” a lo largo de un tiempo, de forma intangible bajo la premisa de que puede ocurrir o no un evento (contingencia) que genere una pérdida económica. Para que se considere que un asegurado ha “utilizado” un seguro no hace falta que exista un accidente, o **no es necesario que sea su responsabilidad** o que haya que pagar indemnización.

Dentro del cálculo del pago de la prima que ya hemos explicado, existen una serie de beneficios que, sin que haya responsabilidad de pagar un reclamo, implica gastos para la aseguradora.

A manera de ejemplo, alguien choca a un asegurado y se hace responsable, ese asegurado, que no ha tenido la culpa del accidente, tiene derecho y utiliza un motorizado de la compañía de seguros cuyo costo estimado por evento es de US\$20.00. En muchos casos, requiere de la utilización de una grúa, cuyo costo estimado es de unos US\$80.00, puede requerir servicio de asistencia médica de urgencia, tiene derecho y utiliza representación legal a un costo estimado de US\$100.00 por audiencia, lo que implica un costo estimado superior a US\$200.000, **costo en el que incurre la aseguradora sin que su asegurado tenga responsabilidad alguna en el accidente**. Esto, bajo el Proyecto de Ley No. 53 le haría merecedor a la devolución o descuento del 25% de la prima.

Reiteramos que estos gastos sólo son posibles debido al principio de mutualidad explicado, basado en cálculos estadísticos colectivos que permiten que la ausencia de “uso del seguro” de algunos respalde el “uso” de otros. Como se puede ver en el ejemplo antes descrito, los costos y gastos, aun sin responsabilidad alguna del asegurado, pueden superar el valor de la prima individual de un seguro SOAT de un asegurado. Por tanto, si en adición la aseguradora debe ofrecer un descuento o devolución del 25% (o cualquier otro porcentaje), habiendo dado cobertura todo un año, terminaría el asegurador perdiendo dinero.





Obligar a una aseguradora a otorgar descuentos o devolver individualmente a cada asegurado cualquier porcentaje de una prima que está diseñada técnicamente para soportar una serie de costos y reservas ya explicados y que está diseñada para repartir colectivamente la “probabilidad” de ocurrencia de un siniestro, sería hacer el producto inmediatamente deficitario; por tanto, no rentable, lo que solo y únicamente pone en riesgo la suficiencia de prima y la capacidad del asegurador para poder cumplir con las indemnizaciones proyectadas estadísticamente.

■ **Consideraciones macroeconómicas y constitucionales:**

**El Proyecto de Ley No. 53, y cualquier ley que pretenda regular la libre empresa, no representa una solución jurídica o económica para el país.** Considerando que el SOAT es un producto “obligatorio” compartimos la necesidad de definir mecanismos de transparencia que permitan al consumidor comprender mejor las variaciones de precio. A tal efecto, proponemos que el ente regulador facilite un informe anual sobre los costos y prima esperada para los segmentos de automóviles de uso particular, comercial y transporte público (selectivo y colectivo).

Para cada segmento, la frecuencia y severidad de accidentes es distinta y el precio será distinto y sustentado de conformidad con el Artículo 145 de la Ley No. 12 que regula los criterios de tarifas apropiadamente para los contratos de seguro. La Ley No. 12 y sus reglamentos son disposiciones técnicas, especiales y sectoriales que definen con claridad los criterios a ser utilizados y no contempla obligatoriedad alguna para otorgar descuentos o devoluciones. Los descuentos o devoluciones corresponden a una práctica comercial de la libre empresa que solo puede sustentarse si financieramente es viable y no por una imposición que no toma en cuenta factores variables que inciden en costos, precios y resultados.

**De aprobarse el Proyecto de Ley No. 53 no solo estaremos atentando contra la libre empresa, sino que el sector asegurador se verá obligado a incrementar las tarifas en forma general para lograr una prima suficiente que permita devolver prima u otorgar descuentos de forma posterior,** tal como se pretende o se busca con el proyecto de ley. Esto como ya hemos explicado, y bajo el principio de mutualidad de los seguros, se deriva del hecho de que en todo seguro el margen de utilidad bruta que generan los asegurados que no reclaman es utilizado para cubrir los siniestros de los asegurados que sí reclaman, los gastos e impuestos de todos los asegurados, y las utilidades esperadas.

En este punto resulta importante señalar que la Asamblea Nacional con el Proyecto No. 53 está incurriendo en una regulación de precios. Por ello, señalamos respetuosamente a los honorables diputados que según el Artículo 284 de la Constitución, los precios deben ser fijados por un organismo especial designado para ello; es decir, la Asamblea Nacional no tiene la facultad de fijarlos por sí misma (esto ya ha sido delegado en la Superintendencia de Seguros por parte de la Ley No. 12 de 2012 y solo para ciertas clases de seguro). En

cualquier caso, la Superintendencia de Seguros y Reaseguros, salvo excepciones específicas, tiene facultades técnicas para regular la suficiencia de la prima, la forma de llegar a ella y los elementos técnicos que se utilizan para calcularla.

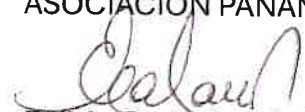
Por otro lado, el artículo 200 de la Ley No. 45 de 2007, ya establece sobre qué servicios se puede regular el precio y establece un mecanismo para regular el precio de un servicio. La regulación solo puede aplicarse cuando exista y se sustente que: hay restricciones al funcionamiento eficiente del mercado; o, que exista una conducta monopolística generalizada. Ninguna de las dos condiciones se da en el mercado de seguros, toda vez que hay una gran cantidad de empresas que comercializan el ramo de automóviles. Esta ley también señala que el precio regulado solo puede ser el precio máximo de venta; es decir, no permite descuentos a precios.

Por todos los anteriores argumentos, nos permitimos concluir que la intervención vía ley en sectores importantes de la economía sin tomar en cuenta las dinámicas y variables que el mercado utiliza para construir sus precios y concurrir en libre competencia solo resultará en un ejercicio perjudicial para la economía del país y para los propios consumidores.

Por último, considerando la sensibilidad que puede tener el precio de un producto “obligatorio”, nos permitimos proponer como alternativa realizar una evaluación con el regulador de seguros para definir los mecanismos de información y divulgación que permitan al consumidor de seguros conocer de forma transparente la forma en que la prima del segmento al que pertenece ese consumidor es calculada y las variaciones que sufre la misma a lo largo del tiempo. Proponemos la publicación de un informe anual que incluya la cantidad de reclamos atendidos bajo la cobertura SOAT para los segmentos de seguro obligatorio de automóviles de uso particular, comercial y transporte público (selectivo y colectivo) que incluya la cantidad de vehículos, la frecuencia de accidentes, y el monto de las indemnizaciones realizadas y en trámite.

Atentamente,

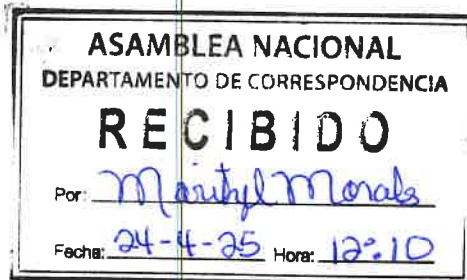
ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE ASEGURADORES.

  
**Esilda G. de Camacho**  
Directora Ejecutiva

c.c. **Lic. Giulia De Sanctis – Presidente de APEDE**  
**Dr. Gabriel Díez Montilla – Presidente de CoNEP**  
**Lic. Juan Alberto Arias Strunz – Presidente de CCIAP**  
**Ing. Ian Van Hoorde – Presidente de APADEA**

22 de abril de 2025

Honorable Diputado  
**Benicio Robinson González**  
Diputado del Circuito 1-1  
Asamblea Nacional de Panamá  
Ciudad.



**REF.: PROYECTO DE LEY No. 53 / DESCUENTO OBLIGATORIO PARA LA COBERTURA DE SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DEL TRÁNSITO (“SOAT”).**

Honorable Diputado Robinson:

En esta ocasión nos dirigimos a usted con el objeto de ponerle en conocimiento de un asunto que concierne al mercado de seguros, a la viabilidad financiera y salud de una actividad que es absolutamente necesaria para la seguridad de los panameños y de las personas que habitan nuestra República.

En particular, nos referimos al Proyecto de Ley No. 53 aprobado en primer debate por la Comisión de Comunicación y Transporte. Este proyecto tiene por objeto obligar a las aseguradoras a ofrecer una devolución de prima o descuento garantizado a la renovación de la cobertura SOAT **“cuando el conductor no resulte responsable de accidentes”** de tránsito durante la vigencia de la póliza.

En primera instancia, el Proyecto de Ley No. 53 nace con una premisa equivocada sobre lo que significa **“usar un seguro”**. De la redacción del Proyecto de Ley No. 53 se infiere que usar un seguro es algo que sucede solo cuando el conductor es responsable del accidente y esto es financieramente alejado de la realidad.

- **Naturaleza del seguro y la forma de cálculo de las primas:**

a. **Transferencia de riesgo:**

La transacción que ocurre cuando una persona contrata un seguro consiste en transferir el riesgo de la posible ocurrencia de un accidente, que a su vez le genera una pérdida financiera. A cambio, el asegurado que transfiere el riesgo, le paga a quien acepta el riesgo (un asegurador) una suma de dinero que se denomina prima.

La prima o precio del seguro no se calcula de la forma como se calculan los precios de los bienes que se comercializan en el mercado cuya base es su costo de fabricación y de adquisición entre otros elementos. El sistema de cálculo del monto de las primas de seguros de automóviles tampoco obedece a un cálculo estrictamente individual, basado en la persona que lo contrata. Por el contrario, obedece al principio de mutualidad. El asegurador consideera una serie de variables colectivas que incluyen cálculos estadísticos sobre la cantidad de asegurados que en un año determinado podrían tener la posibilidad de tener un accidente y/o podrían hacer uso de los beneficios que incluye el seguro, **aun sin ser legalmente responsable de un accidente**.

Así las cosas, un seguro, a manera de ejemplo, que cueste US\$100.00 de prima y tiene cobertura de daños a terceros por US\$10,000.00 más coberturas de asistencias, entre otras, resulta obvio que aritméticamente lo que se paga en primas no cubre el monto del beneficio. Esto solo es posible bajo el principio de mutualidad que utiliza los cálculos estadísticos antes mencionados, que indican que no todas las personas tendrían, individualmente, un evento que implique gastos para la aseguradora. De lo contrario, sería un negocio financieramente inviable y no existirían las aseguradoras.

El Proyecto de Ley No. 53 busca entonces aplicar una devolución o descuento individual a la no responsabilidad de accidentes de tránsito para cada asegurado, mientras que el precio que se paga está sustentado en cálculos colectivos. Por tanto, devolver o descontar el 25% de la prima (o cualquier otro porcentaje) a quienes no hayan tenido reclamo alguno, hace que la aseguradora, sobre bases de definición de prima actuales, no pueda cubrir el resto de los reclamos que estadísticamente se presentarán durante la vigencia de las pólizas.

Para poder otorgar un descuento, primero las aseguradoras necesitarán modificar la metodología de tarificación para contemplar el descuento. **Esto causará de forma ineludible que todos los panameños paguen una prima base mucho mayor a la actual para poder otorgar el descuento**. El precio o prima actual de la cobertura SOAT se definió usando una metodología que permite que sea accesible a todos los consumidores; por tanto, es mejor para la mayoría de los panameños.

En adición a lo anterior, el Proyecto de Ley No. 53 no toma en cuenta que la aseguradora no utiliza el 100% de la prima cobrada (prima suscrita) para pagar reclamos, ya que dentro del cálculo de dicha prima hay una serie de factores que no van a la aseguradora como lo son los costos de adquisición, el impuesto de prima, los gastos administrativos, los costos de asistencia, y las reservas obligatorias por ley, entre otros.

Como se puede observar, el precio del seguro actualmente (la prima) no contempla ni soporta que la aseguradora deba devolver o descontar el 25% (o cualquier otro porcentaje) del valor de esta, ya que los componentes (costos) citados son fijos y no disminuirán con la pretendida devolución del 25%, en otras palabras, esto haría que la porción de la prima que se utiliza para pagar reclamos no sea suficiente para cubrirlos.

Estamos seguros de que los honorables diputados que apoyan el Proyecto de Ley No. 53 tienen buenas intenciones. Ciertamente, el costo del SOAT se ha incrementado en los últimos años. No obstante, las causas se alojan en la inflación y la escasez de inventario de piezas en agencias y casas de repuestos. Entendemos que el impacto en el segmento de transporte colectivo y selectivo ha sido

mayor porque presentan accidentes con mayor frecuencia; sin embargo, el impacto de la iniciativa solo implicará mayores aumentos y, sobre todo, escasas de oferta de seguros en el mercado.

**b. Concepto de uso del seguro y del reclamo:**

Utilizar un seguro es, como hemos visto “transferir el riesgo” a lo largo de un tiempo, de forma intangible bajo la premisa de que puede ocurrir o no un evento (contingencia) que genere una pérdida económica. Para que se considere que un asegurado ha “utilizado” un seguro no hace falta que exista un accidente, o **no es necesario que sea su responsabilidad** o que haya que pagar indemnización.

Dentro del cálculo del pago de la prima que ya hemos explicado, existen una serie de beneficios que, sin que haya responsabilidad de pagar un reclamo, implica gastos para la aseguradora.

A manera de ejemplo, alguien choca a un asegurado y se hace responsable, ese asegurado, que no ha tenido la culpa del accidente, tiene derecho y utiliza un motorizado de la compañía de seguros cuyo costo estimado por evento es de US\$20.00. En muchos casos, requiere de la utilización de una grúa, cuyo costo estimado es de unos US\$80.00, puede requerir servicio de asistencia médica de urgencia, tiene derecho y utiliza representación legal a un costo estimado de US\$100.00 por audiencia, lo que implica un costo estimado superior a US\$200.000, **costo en el que incurre la aseguradora sin que su asegurado tenga responsabilidad alguna en el accidente**. Esto, bajo el Proyecto de Ley No. 53 le haría merecedor a la devolución o descuento del 25% de la prima.

Reiteramos que estos gastos sólo son posibles debido al principio de mutualidad explicado, basado en cálculos estadísticos colectivos que permiten que la ausencia de “uso del seguro” de algunos respalde el “uso” de otros. Como se puede ver en el ejemplo antes descrito, los costos y gastos, aun sin responsabilidad alguna del asegurado, pueden superar el valor de la prima individual de un seguro SOAT de un asegurado. Por tanto, si en adición la aseguradora debe ofrecer un descuento o devolución del 25% (o cualquier otro porcentaje), habiendo dado cobertura todo un año, terminaría el asegurador perdiendo dinero.

Obligar a una aseguradora a otorgar descuentos o devolver individualmente a cada asegurado cualquier porcentaje de una prima que está diseñada técnicamente para soportar una serie de costos y reservas ya explicados y que está diseñada para repartir colectivamente la “probabilidad” de ocurrencia de un siniestro, sería hacer el producto inmediatamente deficitario; por tanto, no rentable, lo que solo y únicamente pone en riesgo la suficiencia de prima y la capacidad del asegurador para poder cumplir con las indemnizaciones proyectadas estadísticamente.

**- Consideraciones macroeconómicas y constitucionales:**

**El Proyecto de Ley No. 53, y cualquier ley que pretenda regular la libre empresa, no representa una solución jurídica o económica para el país.** Considerando que el SOAT es un producto “obligatorio” compartimos la necesidad de definir mecanismos de transparencia que permitan al consumidor comprender mejor las variaciones de precio. A tal efecto, proponemos que el ente regulador facilite un informe anual sobre los costos y prima esperada para los segmentos de automóviles de uso particular, comercial y transporte público (selectivo y colectivo).



Para cada segmento, la frecuencia y severidad de accidentes es distinta y el precio será distinto y sustentado de conformidad con el Artículo 145 de la Ley No. 12 que regula los criterios de tarifas apropiadamente para los contratos de seguro. La Ley No. 12 y sus reglamentos son disposiciones técnicas, especiales y sectoriales que definen con claridad los criterios a ser utilizados y no contempla obligatoriedad alguna para otorgar descuentos o devoluciones. Los descuentos o devoluciones corresponden a una práctica comercial de la libre empresa que solo puede sustentarse si financieramente es viable y no por una imposición que no toma en cuenta factores variables que inciden en costos, precios y resultados.

**De aprobarse el Proyecto de Ley No. 53 no solo estaremos atentando contra la libre empresa, sino que el sector asegurador se verá obligado a incrementar las tarifas en forma general para lograr una prima suficiente que permita devolver prima u otorgar descuentos de forma posterior,** tal como se pretende o se busca con el proyecto de ley. Esto como ya hemos explicado, y bajo el principio de mutualidad de los seguros, se deriva del hecho de que en todo seguro el margen de utilidad bruta que generan los asegurados que no reclaman es utilizado para cubrir los siniestros de los asegurados que sí reclaman, los gastos e impuestos de todos los asegurados, y las utilidades esperadas.

En este punto resulta importante señalar que la Asamblea Nacional con el Proyecto No. 53 está incurriendo en una regulación de precios. Por ello, señalamos respetuosamente a los honorables diputados que según el Artículo 284 de la Constitución, los precios deben ser fijados por un organismo especial designado para ello; es decir, la Asamblea Nacional no tiene la facultad de fijarlos por sí misma (esto ya ha sido delegado en la Superintendencia de Seguros por parte de la Ley No. 12 de 2012 y solo para ciertas clases de seguro). En cualquier caso, la Superintendencia de Seguros y Reaseguros, salvo excepciones específicas, tiene facultades técnicas para regular la suficiencia de la prima, la forma de llegar a ella y los elementos técnicos que se utilizan para calcularla.

Por otro lado, el artículo 200 de la Ley No. 45 de 2007, ya establece sobre qué servicios se puede regular el precio y establece un mecanismo para regular el precio de un servicio. La regulación solo puede aplicarse cuando exista y se sustente que: hay restricciones al funcionamiento eficiente del mercado; o, que exista una conducta monopolística generalizada. Ninguna de las dos condiciones se da en el mercado de seguros, toda vez que hay una gran cantidad de empresas que comercializan el ramo de automóviles. Esta ley también señala que el precio regulado solo puede ser el precio máximo de venta; es decir, no permite descuentos a precios.

Por todos los anteriores argumentos, nos permitimos concluir que la intervención vía ley en sectores importantes de la economía sin tomar en cuenta las dinámicas y variables que el mercado utiliza para construir sus precios y concurrir en libre competencia solo resultará en un ejercicio perjudicial para la economía del país y para los propios consumidores.

Por último, considerando la sensibilidad que puede tener el precio de un producto “obligatorio”, nos permitimos proponer como alternativa realizar una evaluación con el regulador de seguros para definir los mecanismos de información y divulgación que permitan al consumidor de seguros conocer de forma transparente la forma en que la prima del segmento al que pertenece ese consumidor es calculada y las variaciones que sufre la misma a lo largo del tiempo.



Proponemos la publicación de un informe anual que incluya la cantidad de reclamos atendidos bajo la cobertura SOAT para los segmentos de seguro obligatorio de automóviles de uso particular, comercial y transporte público (selectivo y colectivo) que incluya la cantidad de vehículos, la frecuencia de accidentes, y el monto de las indemnizaciones realizadas y en trámite.

Atentamente,

ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE ASEGURADORES.



**Esilda G. de Camacho**  
Directora Ejecutiva

c.c. **H.D. Dana Castañeda – Presidente de la Asamblea Nacional**  
**Lic. Giulia De Sanctis – Presidente de APEDE**  
**Dr. Gabriel Diez Montilla – Presidente de CoNEP**  
**Lic. Juan Alberto Arias Strunz – Presidente de CCIAP**  
**Ing. Ian Van Hoorde – Presidente APADEA**

Acuse



25 de abril de 2025

Excelentísimo Señor Presidente  
**José Raúl Mulino**  
Presidente de la República de Panamá  
**PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA DE PANAMA**  
E.S.D.

**REF: PROYECTO DE LEY No. 53 / SOAT**



\*\*\*\* MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA  
Código: MIPRE-2025-0031995  
Contraseña consulta web: 8A532FA2  
Registrada el: 28-ago-2025 12:40:19  
Registrado por: RODRÍGUEZ, YESIBEL  
Para consulta en línea, visite la Web:  
<https://sigob.presidencia.gob.pa/consulta>  
Telef.: 527-9600

Excelentísimo Señor Presidente:

Por este medio hacemos de su conocimiento que el pasado 26 de marzo de 2025 la ASAMBLEA NACIONAL aprobó en primer debate el Proyecto de Ley No. 53 que tiene por objeto lograr un descuento o devolución para la cobertura de seguro obligatorio (SOAT) cuando el conductor no resulta responsable de accidentes de tránsito dentro de la vigencia de la cobertura.

Al respecto, la ASOCIACION PANAMEÑA DE ASEGURADORES (APADEA), al igual que otros gremios del sector privado como el CONEP, CCIP, APEDE, CONALPROSE y CAPECOSE, hemos venido explicando y sustentando a los honorables Diputados y transportistas (quienes son los promotores del Proyecto de Ley No. 53 que pretende modificar la Ley No. 68 relativa al SOAT), sobre los inconvenientes que se causarían en caso de aprobarse dicha Ley.

Adjunto carta que facilitó APADEA a la ASAMBLEA NACIONAL con fecha 15 de abril de 2025, donde se explica en resumen lo siguiente:

1. El Proyecto de Ley No. 53 utiliza una definición equivocada de lo que significa "USAR UNA POLIZA DE SEGURO". Usar un seguro es recibir cobertura, seas o no responsable de un accidente de tránsito. Las pólizas de seguro no solo ofrecen cobertura y seguridad, sino que también prestan servicios de asistencia e inspección en caso de accidente, prestan servicio de defensa legal y grúas, entre otros. Muchos de los gastos corresponden a gastos fijos que son incurridos de forma previa a la determinación de responsabilidad del conductor.



2. La metodología que se utiliza actualmente para definir el precio no es individualizada; se basa en el principio de la mutualidad. La colectividad genera una frecuencia y severidad que resulta en el monto de las indemnizaciones, utilizando las primas de quienes no tienen accidentes para pagar por los que sí tienen accidentes.
3. La metodología actual no contempla descuentos o devoluciones sobre la cobertura SOAT. Fue diseñada para que fuese lo más económica posible. Modificarla para incluir la posibilidad de descuentos a quienes no hacen reclamos por accidentes conllevará necesariamente un aumento general en la prima base. Esto afectará a todos los propietarios de automóviles del país. Esta preocupación fue comunicada a ACODECO.
4. El Proyecto de Ley No. 53 atenta contra la libre empresa. Somos de la opinión que no corresponde constitucionalmente a la ASAMBLEA NACIONAL controlar o regular el precio de ningún producto.
5. Se ofrece una solución alternativa que ofrezca transparencia al consumidor. Proponemos a la ASAMBLEA NACIONAL que el regulador de seguros publique los costos y primas estimadas, aplicable a la cobertura de seguro obligatorio para cada segmento "seguro" del mercado, de conformidad con el uso del vehículo: particular, comercial y transporte público (selectivo y colectivo); a fin de que haya claridad sobre cómo se compone la prima.

Aunque somos conscientes de que en esta etapa no corresponde al Ejecutivo ejercer ningún tipo de acción de forma congruente con la separación de poderes del Estado, deseamos desde ya remitir nuestros puntos de vista, debidamente sustentados para que, en caso de que el proyecto antes mencionado logre los tres debates requeridos, se evalúe en Presidencia el veto del mismo; tanto por ser inviable y poco beneficioso como también inexecutable.

Atentamente,



Ian Van Hoorde  
Presidente  
Asociación Panameña de Aseguradores

**apadea**

Edificio APADEA, Bella Vista • Calle Venezuela No.46-113 • Teléfonos: +507 225-4445 | 225-9475

w w w . a p a d e a . o r g



*Asamblea Nacional*

**Ricardo Vigil López**  
**Diputado de la República**  
**Circuito 4-3**

**Teléfonos 504-0432 Ext.8477**  
**504-0433 Ext 8478**

Panamá, 22 de julio de 2025.  
2025-024-AN-DHRV

**Rosmery Vergara**  
Asociación Panameña de Aseguradores

22 JUL. 2025

225-4445 / 225-9475  
info@apadea.org

Señores

**Asociación Panameña de Aseguradores (APADEA)**

E. S. D.


**Estimados señores:**

Por este medio, me permito solicitar de manera respetuosa y formal la información estadística oficial correspondiente al sector asegurador panameño, tanto la emitida por el Ente Regulador de Seguros de Panamá como aquella que repose en los archivos de su distinguida asociación. La documentación solicitada es con fines de análisis y deberá incluir, entre otros elementos relevantes, la rentabilidad anual del sector, los gastos de intermediación, el impuesto de prima, los descuentos y recargos aplicados, así como los gastos administrativos y adicionales que manejan las aseguradoras que operan en el país. Igualmente, se requiere información sobre la evolución histórica y actual de la cantidad de aseguradoras activas y el número total de asegurados.

La presente solicitud responde a la necesidad de contar con insumos técnicos, cuantitativos y actualizados que sirvan como base objetiva para la elaboración y revisión del anteproyecto de ley que busca regular de forma integral los seguros de autos en la República de Panamá. Una legislación moderna y eficaz requiere de un diagnóstico claro y real del comportamiento del mercado, de sus costos, márgenes operativos y su impacto económico tanto para el asegurado como para las compañías aseguradoras.

Agradecemos de antemano la colaboración que APADEA pueda brindar en este ejercicio técnico-legislativo, que tiene como propósito fortalecer el marco jurídico del sector asegurador, fomentar la transparencia y garantizar un equilibrio justo entre los actores del sistema. Quedamos atentos a su pronta y favorable respuesta, y abiertos a cualquier reunión técnica que consideren pertinente para profundizar en los datos suministrados.

Atentamente,

  
**Ricardo Vigil López**  
Diputado de la República  
Circuito 4-3  
RVL//ig



6739-4845



24 de julio de 2025.

Diputado  
Ricardo Vigil López  
Asamblea Nacional  
Panamá, República de Panama.

Estimado Diputado Vigil:

En atención a su nota No. 2025-024-AN-DHRV del 22 de julio de 2025, nos permitimos responderle a su solicitud, indicando en primera instancia, que la Asociación Panameña de Aseguradores es una asociación sin fines de lucro conformada por 19 de las 22 aseguradoras que se encuentran registradas en la Superintendencia de Seguros y Reaseguros de Panamá (Anexo 1).

En cuanto a la información que nos solicita, nos permitimos enviarle el resultado técnico consolidado, documento que APADEA elabora de manera mensual a partir de la información que se recibe por parte de las compañías y adicional, para su mejor entendimiento, los comentarios con respecto al mismo (Anexo 2).

En cuanto a la información de la Superintendencia de Seguros, esta se encuentra disponible de manera pública en su página web: <https://superseguros.gob.pa/estadisticas-financieras/resumen-de-actividad>

Esperamos que la información que le compartimos le sea útil para el trabajo que está realizando.

Atentamente,

**ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE ASEGURADORES**

Esilda González de Camacho  
Directora Ejecutiva

c.c. Ian Van Hoorde, Presidente de APADEA



ANEXO 1

<b>ASEGURADORAS QUE OFRECEN SEGURO DE AUTOMÓVIL EN PANAMÁ</b>	
<b>MIEMBROS DE APADEA</b>	ACERTA, CÍA. DE SEGUROS
	ALIADO SEGUROS
	ASEGURADORA ANCÓN
	ASEGURADORA GLOBAL
	ASSA, CÍA. DE SEGUROS
	BANESCO SEGUROS
	CÍA. INTERNACIONAL DE SEGUROS
	GENERAL DE SEGUROS.
	MAPFRE   PANAMÁ S.A
	MULTIBANK SEGUROS, S.A.
	ÓPTIMA CÍA.DE SEGUROS
	SEGUROS FEDPA
	SEGUROS SURAMERICANA
<b>OTROS</b>	LA REGIONAL DE SEGUROS, S.A.

## ANEXO 2

### **Comentarios – Resultados Técnicos del Ramo de Automóviles (2015–2024)**

El cuadro detalla los resultados técnicos del ramo de automóviles en el mercado asegurador panameño de las compañías que son miembros de APADEA para los períodos 2015 a 2024.

La información analizada abarca las principales variables que inciden en el desempeño técnico del ramo, tales como primas devengadas, siniestros incurridos, gastos de administración, costos de adquisición y comisiones de corredores.

Cabe señalar que tanto los siniestros como los gastos administrativos representan egresos en efectivo que deben ser cubiertos por las aseguradoras, aunque no hayan cobrado la totalidad de la prima. Las primas contabilizadas no se perciben al contado en la mayoría de los casos, ya que suelen ser financiadas por las aseguradoras en 10 o 12 cuotas mensuales. Esto implica que la entidad aseguradora debe adelantar el pago de las obligaciones derivadas de los siniestros, mientras recupera los ingresos correspondientes de forma diferida.

Por otra parte, el costo de adquisición —que incluye el impuesto del 2% sobre la prima y el timbre fiscal de 1 por millar— y las comisiones de corredores se liquidan de acuerdo con el avance en la recaudación de las primas.

Adicionalmente, aproximadamente el 50% del volumen de primas debe mantenerse como reserva técnica. En la medida en que dichas primas no han sido cobradas, las reservas también deben ser financiadas con recursos propios, lo que incrementa la necesidad de capital y limita la rentabilidad operativa del ramo.

Esta dinámica de flujo de caja y requerimiento de capital introduce costos significativos que no se muestran en los resultados técnicos de las aseguradoras.

Durante el período analizado (2015-2024), el resultado técnico promedio fue de apenas 3.74% sobre la prima devengada. Dicho margen se considera reducido al tener en cuenta las obligaciones financieras inmediatas que asume la aseguradora, incluyendo el anticipo de pagos por siniestros y tributos, frente a un esquema de ingresos prorrateado en el tiempo.

Un comportamiento atípico se observó en el año 2020, cuando la rentabilidad técnica alcanzó el 13.3%. Esta mejora se atribuye a: (i) una menor frecuencia siniestral derivada de la reducción en la movilidad vehicular durante la pandemia, a pesar de que varias compañías otorgaron bonificaciones solidarias por no circulación de hasta 50% de la prima anual, y, en gran medida, (ii) al efecto contable de liberación de reservas de prima no devengada con motivo de una alta cancelación de pólizas. Como indicado gran parte de este dinero contablemente “ganado” es capital que las aseguradoras aportaron para cumplir con el establecimiento de las reservas;



es decir, las aseguradoras se ganaron en gran medida un dinero que ellas mismas aportaron en periodos anteriores.

En contraste, el año 2022 registró un resultado negativo significativo, mientras que en 2023 el margen fue prácticamente neutral. Estas cifras reflejan el impacto prolongado de factores globales, como la crisis logística postpandemia y las tensiones geopolíticas asociadas al conflicto en Ucrania, que provocaron incrementos sostenidos en los costos de reparación e importación de repuestos. A esto se suma el cambio estructural en las políticas de inventario de los distribuidores, quienes han adoptado prácticas de abastecimiento bajo demanda que continúan generando demoras en la disponibilidad de piezas.

Si bien se espera que dichas disrupciones se vayan normalizando progresivamente, sus efectos aún inciden de forma directa sobre los costos operativos y, por ende, sobre la estabilidad técnica del ramo. Este escenario plantea retos importantes para la sostenibilidad financiera de las aseguradoras en el segmento de automóviles.



**ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE ASEGURADORES**  
**RESULTADO TÉCNICO HISTÓRICO (MIEMBROS DE APADEA)**  
**RAMO AUTOMÓVIL**

AÑO	PRIMAS TOTALES	PRIMAS RETENIDAS	PRIMAS DEVENGADAS	COSTO ADQUISICIÓN	COMISIONES CORREDORES	SINIESTROS INCURRIDOS	RESCATES Y DIVIDENDOS	GASTOS ADMINISTRACIÓN	RESULTADO TÉCNICO	UTILIDAD / P. DEVENGADA
2015	268,635,740	232,422,107	226,217,801	1,662,957	54,162,742	128,256,177	21,417	43,887,058	-1,772,550	-0.78%
2016	266,945,096	244,538,429	235,694,682	10,061,358	47,354,572	135,689,066	-	37,660,072	4,929,614	2.09%
2017	289,906,965	265,432,316	257,212,360	12,190,869	50,515,162	150,662,740	-	43,055,574	788,015	0.31%
2018	321,811,736	283,313,372	271,221,269	11,461,243	52,591,012	152,621,462	-	41,795,302	12,752,250	4.70%
2019	322,314,327	287,085,118	288,307,069	16,114,001	53,206,907	152,495,545	-	46,492,153	19,998,463	6.94%
2020	267,620,654	246,161,832	256,413,050	22,768,772	46,393,832	104,136,476	-	49,023,428	34,090,543	13.30%
2021	284,616,723	262,994,703	263,818,999	19,276,154	47,875,772	131,826,921	-	44,318,525	20,521,627	7.78%
2022	291,570,279	269,204,217	263,956,090	19,260,329	49,802,362	158,767,892	-	45,660,649	-9,535,141	-3.61%
2023	307,309,409	285,535,603	280,482,179	21,130,675	53,026,195	161,512,931	-	44,655,600	156,777	0.06%
2024	327,362,248	301,953,820	300,498,243	23,412,422	56,922,888	157,078,151	-	46,186,330	16,898,452	5.62%
<b>TOTAL</b>	<b>2,948,093,177</b>	<b>2,678,641,516</b>	<b>2,643,821,742</b>	<b>157,338,779</b>	<b>511,851,444</b>	<b>1,433,047,362</b>	<b>21,417</b>	<b>442,734,691</b>	<b>98,828,050</b>	<b>3.74%</b>
<b>ÍNDICES</b>				C. Adquisición + C. Corredores/ P. Devengada	Siniestros Inc./ P. Devengada	Rescates y Div./ P. Devengada	Gastos Admin./ P. Devengada	R. Técnico/ P. Devengada		
				<b>25.31%</b>	<b>54.20%</b>	<b>0.00%</b>	<b>16.75%</b>	<b>3.74%</b>		

**GLOSARIO DE TÉRMINOS**

**PRIMAS TOTALES** = Primas Suscritas + Reaseguro Asumido

**PRIMAS RETENIDAS** = Primas Totales - reaseguro cedido

**PRIMAS DEVENGADAS** = Primas netas + / - variación de Reserva de Primas no devengadas. Para Vida Individual, se agregará en la Prima Devengada, los intereses abonados a la Reserva Matemática del año anterior, a razón del 5% anual

**COSTO ADQUISICIÓN** = Gastos de adquisición sin incluir la comisión de los corredores + exceso de pérdida + impuestos sobre primas + comisión por reaseguro asumido - comisiones recibidas por reaseguro cedido

**COMISIONES A CORREDORES:** comisión correspondiente al corredor de seguros persona natural o jurídica cuyo porcentaje forma parte de la prima

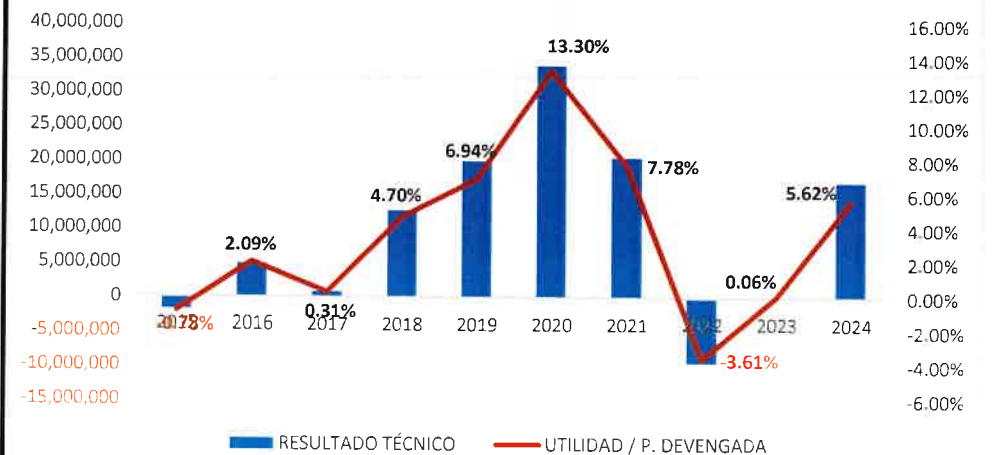
**SINIESTROS INCURRIDOS** = Siniestros Pagados + siniestros por reaseguros asumidos - salvamentos y recuperos - siniestros recuperados de reaseguros + / - variación de reservas de siniestros en trámite por retención

**RESCATES Y DIVIDENDOS** = Rescates y dividendos pagados a asegurados bajo póliza de Vida y otros ramos

**GASTOS DE ADMINISTRACIÓN** = gastos de administración imputables al ramo

**RESULTADO TÉCNICO** = Primas devengadas - Costo Adquisición - Comisiones de Corredores - Siniestros Incurridos - Rescates y Dividendos - gastos de Administración

**RESULTADO TÉCNICO AUTOMÓVIL**





**CONTROL DE ENTREGA DE CORRESPONDENCIA**

27 agosto de 2025

REFERENCIA: Correspondencia a todas las bancadas de la Asamblea Nacional, referente al:

- **PROYECTO DE LEY No. 53 / DESCUENTO OBLIGATORIO PARA LA COBERTURA DE SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DEL TRÁNSITO (“SOAT”).**

1. Bancada del Partido Realizando Metas
2. Bancada del Partido Cambio Democrático
3. Bancada Independiente VAMOS
4. Bancada del Partido Revolucionario Democrático
5. Bancada del Partido Panameñista
6. Bancada Mixta Independiente

RECIBIDO POR	FECHA
	<b>ASAMBLEA NACIONAL</b> Departamento de Correspondencia <b>RECIBIDO</b> 27/8/25 1:30
Por: _____	Fecha: _____ Hora: _____



ACUSE



27 de agosto de 2025

Honorable Diputado  
**Jorge Luis Herrera**  
Presidente - Asamblea Nacional de Panamá  
Ciudad. -



**REF.: PROYECTO DE LEY No. 53 / DESCUENTO OBLIGATORIO PARA LA COBERTURA DE SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DEL TRÁNSITO (“SOAT”).**

Honorable Diputado Herrera:

Reciba de la Asociación Panameña de Aseguradores, APADEA, un cordial saludo.

En esta ocasión queremos hacer referencia a nuestra nota del 15 de abril del presente, dirigida a la H.D. Dana Castañeda, con relación al Proyecto No. 53 que, según nos informó la Comisión de Transporte, será discutido en segundo debate el 28 y 29 de agosto.

Este proyecto tiene por objeto obligar a las aseguradoras a ofrecer una devolución de prima o descuento garantizado a la renovación de la cobertura SOAT **“cuando el conductor no resulte responsable de accidentes”** de tránsito durante la vigencia de la póliza, sin considerar que es precisamente, este el pilar fundamental de nuestro negocio, donde unos reclaman y otros no, lo que nos permite hacerles frente a las indemnizaciones.

Primero que todo, el Proyecto de Ley No. 53 nace con una premisa equivocada sobre lo que significa **“usar un seguro”**. De la redacción del Proyecto de Ley No. 53 se infiere que usar un seguro es algo que sucede solo cuando el conductor es responsable del accidente y esto es financieramente alejado de la realidad.

- **Naturaleza del seguro y la forma de cálculo de las primas:**

a. **Transferencia de riesgo:**

La transacción que ocurre cuando una persona contrata un seguro consiste en transferir el riesgo de la posible ocurrencia de un accidente, que a su vez le genera una pérdida financiera. A cambio, el asegurado que transfiere el riesgo, le paga a quien acepta el riesgo (un asegurador) una suma de dinero que se denomina prima.

La prima o precio del seguro no se calcula de la forma como se calculan los precios de los bienes que se comercializan en el mercado cuya base es su costo de fabricación y de adquisición entre otros elementos. El sistema de cálculo del monto de las primas de seguros de automóviles tampoco obedece a un cálculo estrictamente individual, basado en la persona que lo contrata. Por el contrario, obedece al principio de mutualidad. El asegurador considera una serie de variables colectivas que incluyen cálculos estadísticos sobre la cantidad de asegurados que en un año determinado podrían tener la posibilidad de tener un accidente y/o podrían hacer uso de los beneficios que incluye el seguro, **aun sin ser legalmente responsable de un accidente.**

Así las cosas, un seguro, a manera de ejemplo, que cueste US\$100.00 de prima y tiene cobertura de daños a terceros por US\$10,000.00 más coberturas de asistencias, entre otras, resulta obvio que aritméticamente lo que se paga en primas no cubre el monto del beneficio. Esto solo es posible bajo el principio de mutualidad que utiliza los cálculos estadísticos antes mencionados, que indican que no todas las personas tendrían, individualmente, un evento que implique gastos para la aseguradora. De lo contrario, sería un negocio financieramente inviable y no existirían las aseguradoras.

El Proyecto de Ley No. 53 busca entonces aplicar una devolución o descuento individual a la no responsabilidad de accidentes de tránsito para cada asegurado, mientras que el precio que se paga está sustentado en cálculos colectivos. Por tanto, devolver o descontar el 25% de la prima (o cualquier otro porcentaje) a quienes no hayan tenido reclamo alguno, hace que la aseguradora, sobre bases de definición de prima actuales, no pueda cubrir el resto de los reclamos que estadísticamente se presentarán durante la vigencia de las pólizas.

Para poder otorgar un descuento, primero las aseguradoras necesitarán modificar la metodología de tarificación para contemplar el descuento. **Esto causará de forma ineludible que todos los panameños paguen una prima base mucho mayor a la actual para poder otorgar el descuento.** El precio o prima actual de la cobertura SOAT se definió usando una metodología que permite que sea accesible a todos los consumidores; por tanto, es mejor para la mayoría de los panameños.

En adición a lo anterior, el Proyecto de Ley No. 53 no toma en cuenta que la aseguradora no utiliza el 100% de la prima cobrada (prima suscrita) para pagar reclamos, ya que dentro del cálculo de dicha prima hay una serie de factores que no van a la aseguradora como lo son los costos de adquisición, el impuesto de prima, los gastos administrativos, los costos de asistencia, y las reservas obligatorias por ley, entre otros.

Como se puede observar, el precio del seguro actualmente (la prima) no contempla ni soporta que la aseguradora deba devolver o descontar el 25% (o cualquier otro porcentaje) del valor de esta, ya que los componentes (costos) citados son fijos y no disminuirán con la pretendida devolución del 25%, en otras palabras, esto haría que la porción de la prima que se utiliza para pagar reclamos no sea suficiente para cubrirlos.

Estamos seguros de que los honorables diputados que apoyan el Proyecto de Ley No. 53 tienen buenas intenciones. Ciertamente, el costo del SOAT se ha incrementado en los últimos años. No obstante, las causas se alojan en la inflación y la escasez de inventario de piezas en agencias y casas de repuestos. Entendemos que el impacto en el segmento de transporte

colectivo y selectivo ha sido mayor porque presentan accidentes con mayor frecuencia; sin embargo, el impacto de la iniciativa solo implicará mayores aumentos y, sobre todo, escases de oferta de seguros en el mercado.

**b. Concepto de uso del seguro y del reclamo:**

Utilizar un seguro es, como hemos visto, “transferir el riesgo” a lo largo de un tiempo de forma intangible bajo la premisa de que puede ocurrir o no un evento (contingencia) que genere una pérdida económica. Para que se considere que un asegurado ha “utilizado” un seguro no hace falta que exista un accidente, **ni es necesario que sea su responsabilidad** o que haya que pagar indemnización.

Dentro del cálculo del pago de la prima que ya hemos explicado, existen una serie de beneficios que, sin que haya responsabilidad de pagar un reclamo, implica gastos para la aseguradora.

A manera de ejemplo, alguien choca a un asegurado y se hace responsable; ese asegurado, que no ha tenido la culpa del accidente tiene derecho y utiliza un motorizado de la compañía de seguros cuyo costo estimado por evento es de \$20.00. En muchos casos requiere de la utilización de una grúa cuyo costo estimado es de unos \$80.00; puede requerir servicio de asistencia médica de urgencia, y tiene derecho a utilizar representación legal a un costo estimado de \$100.00 por audiencia, lo que implica un costo estimado superior a \$200.000; **costo en el que incurre la aseguradora sin que su asegurado tenga responsabilidad alguna en el accidente.** Esto, bajo el Proyecto de Ley No. 53 le haría merecedor a la devolución o descuento del 25% de la prima.

Reiteramos que estos gastos sólo son posibles debido al principio de mutualidad explicado, basado en cálculos estadísticos colectivos que permiten que la ausencia de “uso del seguro” de algunos, respalde el “uso” de otros. Como se puede ver en el ejemplo antes descrito, los costos y gastos, aun sin responsabilidad alguna del asegurado, pueden superar el valor de la prima individual de un seguro SOAT de un asegurado; por tanto, si en adición, la aseguradora debe ofrecer un descuento o devolución del 25% (o cualquier otro porcentaje) habiendo dado cobertura todo un año, terminaría el asegurador perdiendo dinero.

Obligar a una aseguradora a otorgar descuentos o devolver individualmente a cada asegurado cualquier porcentaje de una prima que está diseñada, técnicamente, para soportar una serie de costos y reservas ya explicados, y que está diseñada para repartir colectivamente la “probabilidad” de ocurrencia de un siniestro, sería hacer el producto inmediatamente deficitario; por tanto, no rentable, lo que solo y únicamente pone en riesgo la suficiencia de prima y la capacidad del asegurador para poder cumplir con las indemnizaciones proyectadas estadísticamente.

**- Consideraciones macroeconómicas y constitucionales:**

**El Proyecto de Ley No. 53, y cualquier Ley que pretenda regular la libre empresa, no representa una solución jurídica o económica para el país.**

Considerando que el SOAT es un producto “obligatorio”, compartimos la necesidad de definir mecanismos de transparencia que permitan al consumidor comprender mejor las variaciones de precio. A tal efecto, proponemos que el ente regulador facilite un informe anual sobre los

costos y prima esperada para los segmentos de automóviles de uso particular, comercial y transporte público (selectivo y colectivo).

Para cada segmento la frecuencia y severidad de accidentes es distinta, y el precio será distinto y sustentado de conformidad con el Artículo 145 de la Ley No. 12 que regula los criterios de tarifas, apropiadamente, para los contratos de seguro. La Ley No. 12 y sus reglamentos son disposiciones técnicas, especiales y sectoriales que definen con claridad los criterios a ser utilizados y no contempla obligatoriedad alguna para otorgar descuentos o devoluciones. Los descuentos o devoluciones corresponden a una práctica comercial de la libre empresa que solo puede sustentarse si financieramente es viable, y no por una imposición que no toma en cuenta factores variables que inciden en costos, precios y resultados.

**De aprobarse el Proyecto de Ley No. 53 no solo estaremos atentando contra la libre empresa, sino que el sector asegurador se verá obligado a incrementar las tarifas en forma general para lograr una prima suficiente, que permita devolver prima u otorgar descuentos de forma posterior, tal como se pretende o se busca con el proyecto de ley.** Esto como ya hemos explicado, y bajo el principio de mutualidad de los seguros, se deriva del hecho de que en todo seguro el margen de utilidad bruta que generan los asegurados que no reclaman, es utilizado para cubrir los siniestros de los asegurados que sí reclaman, los gastos e impuestos de todos los asegurados, y las utilidades esperadas.

En este punto resulta importante señalar que la Asamblea Nacional con el Proyecto No. 53 está incurriendo en una regulación de precios. Por ello, señalamos respetuosamente a los honorables diputados que según el Artículo 284 de la Constitución, los precios deben ser fijados por un organismo especial designado para ello; es decir, la Asamblea Nacional no tiene la facultad de fijarlos por sí misma (esto ya ha sido delegado en la Superintendencia de Seguros por parte de la Ley No. 12 de 2012 y solo para ciertas clases de seguro). En cualquier caso, la Superintendencia de Seguros y Reaseguros, salvo excepciones específicas, tiene facultades técnicas para regular la suficiencia de la prima, la forma de llegar a ella, y los elementos técnicos que se utilizan para calcularla.

Por otro lado, el artículo 200 de la Ley No. 45 de 2007 ya establece sobre qué servicios se puede regular el precio y establece un mecanismo para regular el precio de un servicio. La regulación solo puede aplicarse cuando exista y se sustente que: hay restricciones al funcionamiento eficiente del mercado o que exista una conducta monopolística generalizada. Ninguna de las dos condiciones se da en el mercado de seguros, toda vez que hay una gran cantidad de empresas que comercializan el ramo de automóviles. Esta Ley también señala que el precio regulado solo puede ser el precio máximo de venta; es decir, no permite descuentos a precios.

Por todos los anteriores argumentos, nos permitimos concluir que la intervención vía Ley en sectores importantes de la economía, sin tomar en cuenta las dinámicas y variables que el mercado utiliza para construir sus precios y concurrir en libre competencia, solo resultará en un ejercicio perjudicial para la economía del país y para los propios consumidores.

Por último, considerando la sensibilidad que puede tener el precio de un producto “obligatorio”, nos permitimos proponer como alternativa realizar una evaluación con el regulador de seguros para definir los mecanismos de información y divulgación que permitan al consumidor de seguros conocer de forma transparente la forma en que la prima del

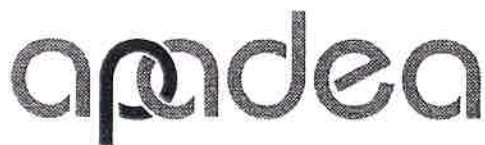
segmento al que pertenece ese consumidor es calculada, y las variaciones que sufre la misma a lo largo del tiempo. Proponemos la publicación de un informe anual que incluya la cantidad de reclamos atendidos bajo la cobertura SOAT para los segmentos de seguro obligatorio de automóviles de uso particular, comercial y transporte público (selectivo y colectivo), que incluya la cantidad de vehículos, la frecuencia de accidentes, y el monto de las indemnizaciones realizadas y en trámite.

Atentamente,

ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE ASEGURADORES.



**Esilda G. de Camacho**  
Directora Ejecutiva



Asociación Panameña de Aseguradores

16 de septiembre de 2025

Honorable Diputado

**HD Ernesto Cedeño**

Presidente de la Comisión de Comercio y Asuntos Económicos

**ASAMBLEA NACIONAL DE PANAMÁ**

Ciudad.



**REF: ANTEPROYECTO DE LEY NO. 123, "QUE ESTABLECE EL DERECHO AL OLVIDO ONCOLÓGICO."**

Honorable Diputado Cedeño:

A nombre de la Asociación Panameña de Aseguradores le extendemos un cordial y respetuoso saludo.

En nuestra anterior nota (adjunta) le informamos que los antecedentes de esta Ley, que nace en la Unión Europea, bajo condiciones de aseguramiento, subsidios Estatales y porcentajes de penetración muy distintas a nuestro país, nos obligan a ser muy cuidadosos con su redacción, por lo cual rogamos a la Asamblea tomar en cuenta que este proyecto de ley, en la forma que es presentado, modifica la esencia técnica del seguro al eliminarse la posibilidad de suscribir, seleccionar y tarificar cada riesgo adecuadamente.

Es importante aclarar es que en materia de seguros no podemos hablar de "discriminación", ya que es técnicamente correcto y procedente que los prospectos asegurados sean seleccionados y tarificados sobre la base de su estilo de vida, situación financiera y estado de salud. Son variables inherentes al riesgo. En cuanto a salud, todas las condiciones y antecedentes deben ser declaradas: diabetes, cáncer, tabaquismo, obesidad. Esto es lo que permite al asegurador realizar una buena suscripción en beneficio de la masa de asegurados.

Partiendo de la base de que las aseguradoras internacionales documentan la suscripción de una póliza afirmando que no todos los cánceres se comportan igual y que el estado I, II, III y IV, dependiendo de su localización, tratamiento, avances médicos son fundamentales para la condición de considerar un cáncer que no se ha manifestado por 5 años como que "ha llegado al fin del tratamiento". Algunos cánceres se consideran "solamente diez (10) años después del final del tratamiento.

Por lo anterior expresamos nuestro desacuerdo en al Anteproyecto de Ley 123. Obligar a las aseguradoras a aceptar riesgos de con mayor probabilidad de mortalidad sin la debida posibilidad de tarificar acorde a ese mayor riesgo, rompe con los principios básicos de la suscripción y amenaza la estabilidad técnica del mercado. Las leyes panameñas reconocen el

principio de libre empresa. La imposición de aceptar riesgos determinados por mandato legal sin criterios técnicos adecuados constituye una interferencia directa en la libertad contractual y una distorsión del mercado. Las aseguradoras deben mantener equilibrio técnico para proteger a todos los asegurados. Si se obliga a incorporar riesgos con alta siniestralidad sin margen de ajuste tarifario, el resultado será un incremento de primas generalizadas, afectando a toda la población asegurada. Se penaliza al asegurado sano para subsidiar al de mayor riesgo, lo cual es inequitativo y contrario a los principios de equidad actuarial.

No obstante, pensamos que los efectos al mercado asegurador y al consumidor de seguros se pueden incorporar en una forma técnicamente viable bajo las siguientes recomendaciones de cambio al Anteproyecto de Ley 123:

**Artículo 1.** La presente ley tiene por objeto establecer el derecho al olvido oncológico a fin de garantizar el acceso al crédito de las personas que han superado una patología oncológica al momento de la contratación de servicios bancarios, crediticios y seguros.

- **Recomendamos limitar esta Ley a los seguros de vida colectivos de desgravamen, para hipotecas, automóviles, o tarjetas de crédito, y a los límites de crédito que corresponden a la masa homogénea y representativa de los créditos que ofrece la entidad crediticia. Por ejemplo: para hipotecas puede ser hasta el límite de interés preferencial, para automóviles hasta B/. 25,000.00, y para tarjetas de crédito hasta B/. 1,000.00.**

**Las personas que aplican a los créditos bancarios deben cumplir con todos los criterios para el tipo de préstamo objeto de la transacción; tales como, pero no limitados a edad elegible, empleo permanente y demás requisitos de crédito propios de la transacción.**

**Artículo 2.** Las personas no están obligadas a declarar haber padecido una patología oncológica si, a la fecha de suscripción del contrato, hayan transcurrido un mínimo de cinco años desde la finalización del tratamiento sin recaída posterior y cuentan con la certificación del médico oncólogo que certifica.

- **Recomendamos que toda información relevante para la suscripción del riesgo sea declarada.**

**Propuesta de Artículo 2:** Las personas están obligadas a presentar declaraciones ciertas y exactas sobre cualquier padecimiento o patología oncológica presente o pasada, aun cuando hayan transcurrido cinco años desde la finalización del tratamiento sin recaída posterior.

Se define como "finalización del tratamiento sin recaída posterior", la situación clínica certificada por el médico oncólogo tratante, donde el paciente, con antecedentes de cáncer, ha superado la enfermedad por un período mínimo de (5) cinco años de tratamiento completo, sin recurrencia y sin recidiva, manteniéndose libre de células cancerosas, local, regional o a distancia, comprobable a través de la evidencia clínica correspondiente para cada tipo de cáncer que incluyen, pero no se limita a información



radiológica, bioquímica o las evidencias que puedan surgir en un futuro”.

Los cinco años de que trata este artículo empezaran a contar de conformidad a lo establecido en el artículo 3.

**Artículo 3.** Transcurrido el plazo de cinco años señalado en el artículo anterior, ninguna entidad bancaria, crediticia o de seguros podrá considerar la existencia de antecedentes oncológicos para efectos de cláusulas, estipulaciones, condiciones más onerosas, exclusiones, restricciones o discriminaciones en los servicios financieros, bancarios o seguros que ofrezcan a personas que han superado una patología oncológica.

- **Recomendación para el Artículo 3:** Cuando haya transcurrido el plazo de cinco años señalado en el artículo anterior, ninguna entidad bancaria, crediticia o de seguros podrá considerar la existencia de antecedentes oncológicos para efectos de declinación del seguro de vida colectivo de desgravamen a los que hace referencia la y hasta los montos que establece la presente ley.

**Artículos 4 al 9:**

- **Recomendamos eliminarlos.** Al ser esta un Ley Especial, y considerando los cambios a los Artículo 1 al 3, estos Artículos no son necesarios.

**Artículo 10:**

- **Recomendamos otorgar un plazo de 90 días para que los actores puedan realizar las modificaciones necesarias.**

**Artículo adicional:** El Órgano Ejecutivo estará facultado para reglamentar mediante Decreto Ejecutivo la presente ley.

Por último, no queremos dejar de mencionar que la redacción de este Anteproyecto de ley es altamente especializada; por tanto, amerita una mesa multidisciplinaria con la participación de médicos oncólogos, suscriptores de riesgos experimentados del sector de seguros, reaseguradores y la opinión de la Superintendencia de Seguros y Reaseguros.

Esperamos que estas recomendaciones sean tomadas en cuenta para beneficio del consumidor y todos los grupos de interés.



**Esilda G. de Camacho**  
Directora Ejecutiva

c.c. Lic. Luis E. Bandera - Superintendente de Seguros y Reaseguros de Panamá  
Miembros de la Comisión de Trabajo, Salud y Desarrollo Social de la Asamblea Nacional de Panamá.

**apadea**

Edificio APADEA, Bella Vista • Calle Venezuela No.46-113 • Teléfonos: +507 225-4445 | 225-9475  
www.apadea.org



Asociación Bancaria de Panamá - ABP

Asociación de Distribuidores de Automóviles de Panamá - ADAP

Asociación de Distribuidores de Maquinarias - ADIMAQ

Asociación de Propietarios de Inmuebles de Panamá - API

Asociación de Representantes y Distribuidores de Productos Farmacéuticos - AREDIS

Asociación de Universidades Privadas de Panamá - AUPPA

Asociación de Usuarios de la Zona Libre de Colón - AU

Asociación Nacional de Avicultores de Panamá - ANAVIP

Asociación Nacional de Distribuidores de Insumos Agropecuarios y Maquinarias ANDIA

Asociación Nacional de Mueblerías e Instituciones de Crédito - ANAMIC

Asociación Nacional de Profesionales de Recursos Humanos de Panamá - ANREH

Asociación Nacional de Reforestadores y Afines de Panamá - ANARAP

Asociación Panameña de Aseguradores APADEA

Asociación Panameña de Corredores y Promotores de Bienes Raíces - ACOBIR

Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresa - APEDE

Asociación Panameña de Exportadores APEX

Asociación Panameña de Operadores de Juegos - APOJUEGOS

Asociación Panameña de Radiodifusión APR

Cámara de Comercio, Agricultura e Industrias de Colón - CCAIC

Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá - CCIAP

Cámara Marítima de Panamá - CMP

Cámara Minera de Panamá - CAMIPA

Cámara Panameña de la Construcción CAPAC

Cámara Panameña de Seguridad Privada - CAPASEP

Consejo Nacional de Promotores de Vivienda - CONVIVIENDA

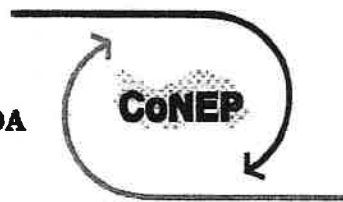
Sindicato de Industriales de Panamá - SIP

Unión Nacional de Centros Educativos Particulares - UNCEP

Unión Nacional de Corredores de Aduanas de Panamá - UNCAP

Unión Nacional de Pequeñas y Medianas Empresas - UNPYME

## CONSEJO NACIONAL DE LA EMPRESA PRIVADA



Nota No. 2025-064

Panamá, 7 de abril de 2025

Honorable Diputado

**JORGE REVELLO TEM**

Presidente de la Comisión de Comunicación y Transporte

Asamblea Nacional

Ciudad

ASAMBLEA NACIONAL  
COMITÉ DE CORRESPONDENCIA

**RECIBIDO**

Por: *Luibeth*  
Fecha: 9/4/25 Hora: 8:40

Respetado Diputado:

Por este medio expresamos nuestra profunda preocupación ante la reciente aprobación en primer debate del Proyecto de Ley No.53, que modifica los artículos 2 y 3 de la Ley No.68 del 13 de diciembre de 2016, y que busca establecer la obligación legal de devolver el veinticinco por ciento (25%) de las primas del Seguro Obligatorio Básico de Accidentes de Tránsito (SOAT), a los asegurados que no utilicen su póliza durante su vigencia.

Desde nuestra perspectiva, la iniciativa presentada adolece, por parte de sus proponentes, de respaldo de estudios técnicos, actuariales y análisis económicos rigurosos que permitan valorar objetivamente su viabilidad e impacto real en el mercado. En contraste, la Asociación Panameña de Aseguradores (APADEA), ha documentado, a través de notas enviadas a la comisión que usted preside y presentaciones formales, las diversas consecuencias negativas que esta iniciativa podría acarrear en caso de ser aprobado el citado proyecto de ley.

Adicional a lo ya presentado, el CONEP desea señalar que el intento de fijar condiciones económicas en los productos del mercado asegurador, tal como lo plantea esta propuesta, representa una clara contravención al marco legal vigente y a los principios que rigen el ejercicio del libre mercado en Panamá.

Es importante destacar que la propuesta incide en un ámbito altamente técnico y especializado, regulado por la Ley 12 del 3 de abril de 2012, y supervisado por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros, por lo que cualquier modificación debe ser evaluada con criterios técnicos y bajo la rectoría de las autoridades competentes.

Aún más preocupante es que este tipo de iniciativas pudiera incluso entrar en conflicto con principios constitucionales fundamentales, como el respeto a la propiedad privada, la libertad económica y la seguridad jurídica, pilares esenciales para el desarrollo del país.

Cabe recordar que el artículo 298 de la Constitución Política de Panamá establece que: "El Estado velará por la libre competencia económica y la libre concurrencia en los mercados."

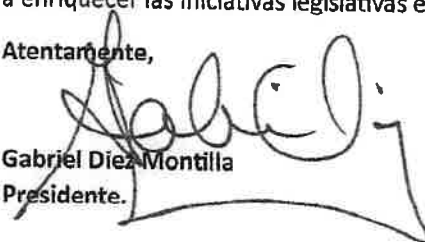
De igual forma, el artículo 3 de la Ley 45 de 31 de octubre de 2007, "Que dicta normas sobre Protección al Consumidor y Defensa de la Competencia", establece que: *"...las instituciones estatales y municipales deben acatar las disposiciones contenidas en la ley, velando porque en sus decisiones y actos administrativos se resguarden los principios de libre competencia y concurrencia económica..."*

Por lo antes expuesto, consideramos que imponer por ley la devolución de un porcentaje fijo de la prima del seguro obligatorio constituye una distorsión del principio de libre empresa, vulnera la libertad contractual entre partes privadas y afecta negativamente la autonomía de gestión de las aseguradoras. Además, al no considerar criterios técnicos actuariales, ni perfiles de riesgo, esta medida envía una señal negativa al mercado, desincentiva la inversión y la competencia, y establece un precedente riesgoso de intervención estatal en sectores regulados.

Por las razones expuestas, solicitamos respetuosamente que el Proyecto de Ley No.53 sea objeto de un análisis técnico profundo, objetivo y responsable antes de continuar su trámite dentro del proceso legislativo. Consideramos fundamental que cualquier propuesta en esta materia cuente con una base sólida de evidencia que permita evaluar con claridad no solo su impacto, sino también su conformidad con el marco jurídico vigente.

Reiteramos nuestra permanente disposición a seguir participando en un diálogo abierto y constructivo, encaminado a enriquecer las iniciativas legislativas en beneficio del país.

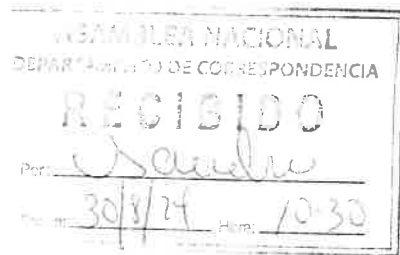
Atentamente,

  
Gabriel Diez-Montilla  
Presidente.



Panamá, 29 de agosto de 2024

Honorable Diputado  
Rogelio R. Revello Tem  
Presidente  
Comisión de Comunicación y Transporte  
Asamblea Nacional De Panamá



Asunto: **Consideraciones al Anteproyecto de Ley 115 que Modifica la Ley 68 de 2016, que regula el Seguro Obligatorio Básico de Accidentes de Tránsito**

Honorable Diputado:

Por medio de la presente, me dirijo a ustedes en nombre de la **Cámara Panameña de Empresas de Corretaje de Seguros de Panamá**.

Como gremio activo del negocio de seguros en Panamá, queremos manifestar nuestra preocupación por las posibles implicaciones del anteproyecto de ley 115 que propone modificar la Ley 68 de 2016, que regula el Seguro Obligatorio Básico de Accidentes de Tránsito, en lo relativo a la devolución del 50% de la prima a los asegurados que no hayan hecho uso de su seguro durante el período de vigencia.

Deseamos expresar nuestra firme oposición a dicha propuesta, sustentada en los siguientes argumentos:

**1. Desnaturalización del concepto de seguro:**

El seguro es, por definición, un mecanismo de transferencia de riesgos. El pago de la prima es la contraprestación por la cobertura ante posibles eventualidades. Devolver parte de esta prima desnaturaliza la esencia del seguro, ya que el riesgo cubierto ha existido durante todo el período de vigencia, independientemente de si se produjo o no un siniestro.

**2. Impacto económico en las aseguradoras:**

La obligación de devolver el 50% de la prima podría comprometer la sostenibilidad financiera de las compañías de seguros. Estas empresas calculan sus tarifas en base a proyecciones de siniestralidad, administración de fondos, y reservas técnicas para cubrir eventuales siniestros. Al reducirse las primas recibidas, se reduciría la capacidad de las aseguradoras para cumplir con sus obligaciones, lo que podría derivar en una disminución de la oferta de seguros o un encarecimiento de los mismos.

**3. Riesgo de aumento en las primas:**

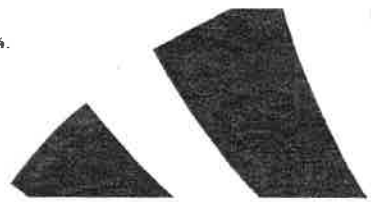
Ante la posibilidad de tener que devolver parte de las primas, las aseguradoras se verán forzadas a aumentar los costos de las pólizas para compensar la pérdida, lo que afectaría negativamente a todos los asegurados, incluyendo a aquellos que sí han hecho uso de su seguro. Esta situación derivaría en un encarecimiento generalizado de los seguros obligatorios, afectando directamente el bolsillo de los ciudadanos.

Teléfono: (507) 215-2774  
Fax: (507) 6354-2229  
Email: info@capecose.org

Dirección: CC Plaza Paitilla, Piso 2, Local 54, Rep. de Panamá.  
Teléfono: 0916-01441 PANAMÁ, R.P.



MIEMBRO DE LA CONFEDERACION PANAMERICANA DE PRODUCTORES DE SEGUROS





#### **4. Implicaciones legales y administrativas:**

La implementación de esta medida generaría una complejidad administrativa considerable, tanto para las aseguradoras como para los organismos reguladores. Sería necesario establecer un sistema de control y verificación de siniestros para garantizar que solo se devuelva la prima a quienes no hayan utilizado el seguro, lo que con certeza incrementará los costos operativos.

Por lo tanto, la **Cámara Panameña de Empresas de Corretaje de Seguros** considera que este proyecto de ley, aunque bien intencionado, podría generar más perjuicios que beneficios, tanto para las aseguradoras como para los asegurados. De aprobarse este anteproyecto, no solo se podrían incrementar las tarifas técnicas de riesgo, sino que también podría desincentivar a nuevos clientes al tener que pagar más caro por un seguro que además es obligatorio.

En resumen, esta propuesta puede desequilibrar el ramo de seguros de auto y al mismo tiempo provocar inflación.

De cara al futuro, valdría la pena revisar, bajo el Seguro Obligatorio Básico de Accidentes de Tránsito, el límite o suma asegurada que se exige, ya que el límite actual muchas veces resulta insuficiente y los afectados no reciben una justa indemnización por los daños sufridos por terceros. A su vez, dicho límite se agota, ocasionando que el Estado no pueda resarcir sus daños por parte de la aseguradora, lo cual no limita al Estado a reclamar los daños sufridos al responsable del accidente, que, valga la aclaración, si se encuentra amparado bajo las pólizas de seguro.

Les exhortamos respetuosamente a reconsiderar este proyecto de ley y a buscar soluciones que beneficien a todos los involucrados sin poner en riesgo la estabilidad del sector asegurador ni incrementar los costos para los ciudadanos.

Agradezco de antemano su atención y quedo a su disposición para cualquier aclaración adicional.

Atentamente,

**Cámara Panameña de Empresas de Corretaje de Seguros**

Melissa Jaramillo  
Presidente

c.c. Honorable Diputado Ricardo Vigil /  
Miembros de la Comisión de Comunicación y Transporte de la Asamblea Nacional  
Ingeniero Luis Enrique Banderas – Superintendentes de Seguros y Reaseguros

(507) 215-2774  
(507) 6354-2229  
info@capecose.org

CC Plaza Paitilla, Piso 2, Local 54, Rep. de Panamá.  
0816-01441 PANAMA, R.P



MIEMBRO DE LA CONFEDERACIÓN PANAMERICANA DE PRODUCTORES DE SEGUROS

