EN LA OFICINA DEL COMISIONADO DE SEGUROS DE PUERTO RICO
SAN JUAN, PUERTO RICO

COMISIONADO DE SEGUROS DE PUERTO RICO VS SALDAÑA & ASSOCIATES, INC.	CASO NÚMERO: E-94-527 ASUNTO: Informe de Examen que cubre el período comprendido entre el 1 de agosto de 1993 al 31 de marzo de 1995

RESOLUCIÓN

Saldaña & Associates, Inc., en adelante denominado "el Corredor", posee licencia de corredor de seguros de líneas excedentes, debidamente expedida por el Comisionado de Seguros de Puerto Rico.

En armonía con las disposiciones del Artículo 2.150 del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. sec. 215, se practicó un examen de las operaciones y transacciones del Corredor. El examen cubrió el período comprendido entre el 1 de agosto de 1993 y el 31 de marzo de 1995.

A tenor con lo dispuesto en el Artículo 2.180 del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. sec. 218, copia del informe de examen rendido por el auditor de esta Oficina fue sometido al Corredor, mediante comunicación del 6 de mayo de 1996. Conforme a lo dispuesto en el Artículo 2.180, supra, se apercibió al Corredor de su derecho a presentar objeciones y solicitar vista dentro de un término de veinte (20) días, contado a partir de la fecha de la referida comunicación.

En comunicación del 24 de mayo de 1996, el Corredor, por conducto del Lcdo. Carlos R. Ríos Gautier, presentó sus objeciones y comentarios a la investigación practicada y haciendo uso del derecho del cual fue advertido solicitó una vista administrativa. En atención a dicha solicitud, se señaló una vista administrativa. Cumpliendo con lo que le fuera requerido a las partes, éstas presentaron un Informe de Conferencia suscrito por el Lcdo. Carlos R. Ríos Gautier y la Lcda. Mónica Riviere Vázquez.

Luego de varios incidentes procesales, el 21 de noviembre de 1996, se celebró la vista administrativa del presente caso. A la vista compareció el Corredor, representado por el Lcdo. Carlos R. Ríos Gautier y la Lcda. Mónica Riviere Vázquez, en representación del Comisionado de Seguros. Actuó como Oficial Examinadora la Lcda. Ana Amalia Santín.

Durante la vista se escucharon los testimonios de los Sres. Alfonso Lozada, Mariano Santoni y Miguel Tirado González. Además, se recibieron en evidencia cinco (5) bloques de documentos, sometidos en conjunto por ambas partes, en relación con los puntos 3, 4, 5, 6 y 12 del Informe de Examen objeto de esta acción.

Posterior a la vista, el 2 de diciembre de 1996, la representación legal del Comisionado de Seguros presentó el Informe de Examen Enmendado con las modificaciones correspondientes, según lo acordado por las partes. El 17 de enero de 1997, ambas partes presentaron sus respectivos memorandos de derecho. El caso quedó sometido el 24 de enero de 1997, con la réplica del Corredor al Memorando de Derecho del Comisionado de Seguros.

Examinada la evidencia testifical y documental, con los documentos que forman el expediente, llegamos a las siguientes:

DETERMINACIONES DE HECHOS

1. El Corredor posee licencia de corredor de seguros de líneas excedentes debidamente expedida por el Comisionado de Seguros de Puerto Rico.

2. Durante el año 1993 el Corredor colocó treinta (30) casos de seguros de líneas excedentes y durante el año 1994 colocó treinta y un (31) casos.

3. El Corredor durante el período examinado, no estampó en veinte (20) Notas de Cubiertas o Pólizas emitidas lo siguiente: "Este contrato ha sido otorgado y registrado como cubierta de líneas excedentes con arreglo al Código de Seguros del Estado Libre Asociado de Puerto Rico." De esos veinte (20) casos sólo cuatro (4) no son seguros marítimos oceánicos. Estas pólizas[1] son:

COE374821 94YO79101

[1] Son veinte (20) casos, independiente de que se listen más números.

MB940052 / 045(L)	940053 / 045
MB940052 / 077(C)	MB940052 / 077(L)
MB940052 / 020(C)	MB940052 / 020(L)
MB940053	DPO202446
MB950052 / 020(L)	MB950052 / 020(C)
MB950052 / 006	MH944960(L)
MP944061	FB940682
FB940683	PR74770
MB950052 / 043(L)	B940053 / 024
B940053 / 072(L)	B940053 / 072(C)
B940053 / 046	MB44049
MB44050	MB44050
MB44 / 060(L)	MB44 / 060(C)
MB44 / 461	MP0021905
FB940460	B950053 / 022
Binder 93730	Certificado MP950052 / 092(L)
Certificado MP950052 / 092(C)	Certificado MP950053 / 051
Certificado MB950052 / 033(L)	Certificado MB950053 / 016
Certificado MP933568	Certificado MB9550053 / 033(C)
Certificado MH933567(L)	Certificado MH933567(C)

4. El Corredor no incluyó en treinta y dos (32) casos, sus iniciales o su nombre en las cubiertas o pólizas emitidas. Esos casos son:

ASEGURADO	**NÚMERO DE PÓLIZA**	**FECHA DE EFECTIVIDAD**
Plaza Acuática	UMB2849517	8-12-93 / 7-11-94
Ponce Federal Bank	FJ920283	9-1-93 / 10 / 15 / 93
Ponce Federal Bank	FJ930283	10-15-93 / 94
Las Americas Trust Co.	93 / 1042	10-12-93 / 94
Pepsi Cola P.R. Bottling Co.	FJ930242	10-1-93 / 94

ASEGURADO	NÚMERO DE PÓLIZA	FECHA DE EFECTIVIDAD
Pepsi Cola P.R. Bottling Co.	NO250641	10-1-93/94
Pepsi Cola P.R. Bottling Co.	NO250971	10-1-93/94
Ponce Federal Bank FSB	DH930048	12-15-93/94
Cándido García Algueta	MH943751(c) MP943752 MP943751(L)	2-4-94/95
Destilería Serrallés, Inc.	NX960056U	3-11-94/95
Luis E. Lavergne	93PMM8488090587	1-17-94/95
César Castillo, Inc.	94/0370	5-19-94/95
Flexitank, Inc.	COE374821	6-29-93/94
BDM Technologies, Inc.	A1213	6-1-94/95
René Santos	94Y079101	1-21-94/95
Vaquería Tres Monjitas	94/1857	7-3-94/97
Víctor Soto Díaz	110379	7-28-94/95
Alfonso M. Díaz	MB940052/021(L) MB940053/015	10-8-94/95
Caribbean Basic Foods	LN94002278 LN9402279 LN942280 LN9402281	5-31-94/95
Pepsi Cola Bottling P.R. Bottling	FB94561	10-1-94/95
Hyatt	PJ941081	11-1-94/95
Banco Central Hispano	FB940647	10-31-94/95
Ponce Federal Bank FSB	FJ930283	Endoso
Margo Forms Del Caribe, Inc.	PR74658	9-14-94/95
Hyatt Hotels Corporation	T.B.A.	11-1-93/94
Margo Forms del Caribe	PR72-226	10-26-93
Margo Forms del Caribe	PR72-226	8-17-93
Las Americas Trust Co.	930281	12-10-93/94

ASEGURADO	NÚMERO DE PÓLIZA	FECHA DE EFECTIVIDAD
Plaza Las Americas, Inc.	T.B.A	11-30-93
Hygroponics of Puerto Rico	PR722283	9-21-93/94

5. El Corredor no incluyó en su Informe Anual de Corredor de Líneas Excedentes para los años 1993 y 1994 siete (7) pólizas de seguro.

6. El Corredor en cinco (5) casos no sometió la Declaración Jurada (Modelo N), ni el pago de la contribución conforme a lo que se dispone en el Código de Seguros. De estos cinco (5) casos, cuatro (4) son marítimos oceánicos. En dos (2) de estos casos las embarcaciones se encuentran fuera de Puerto Rico y una de ellas pertenece a una persona que no es residente de Puerto Rico. Estas son:

a) Alfonso M. Díaz

Certificados MP933567(L), MP933568(C)

b) Enchamar S.A./Enrique Armenteros

Certificados MH944060(L), MH944061

c) Margo Farms del Caribe, Inc.

Certificado P.R. 74658

La contribución se pagó luego del examen, el 11 de agosto de 1995, con ciento sesenta y tres (163) días de atraso.

d) Flexitank, Inc.

Certificados 37482193, 3748a/94-CDN

La contribución se pagó luego del examen, con trescientos cuarenta y seis (346) días de atraso y la contribución sobre la prima adicional se pagó con ciento sesenta y tres (163) días de atraso.

e) Hygroponics of Puerto Rico

P.R. 72283

La contribución de prima se pagó con cuatrocientos sesenta y ocho

(468) días de atraso y sobre la prima adicional con ciento sesenta y tres (163) días de atraso.

7. El Corredor en el caso de la póliza HMB2849517 de Plaza Acuática, no esperó cinco (5) días laborables después de circulado el riesgo, tiempo que tenían los aseguradores para rechazar o aceptar el mismo, para colocar el riesgo bajo el negocio de líneas excedentes.

8. El Corredor sometió el pago de la contribución sobre el 54.627% del riesgo del caso de Caribbean Basic Foods (Conagra, Inc.) con setenta y tres (73) días de atraso y en el caso de la póliza DH930048, de Ponce Federal Bank, donde surgió una prima adicional de $10,479.45 por razón de un endoso extendiendo el período de vigencia de la misma, la sometió con ochenta y cinco (85) días de atraso.

9. El Corredor no circuló el riesgo que se proponía colocar como seguro de líneas excedentes en ocho (8) ocasiones. Todas estas pólizas son seguros marítimos oceánicos.

a) Luis E. Lavergne

Póliza 93PMM8488/090587

b) Enchamar S.A./Enrique Armenteros

Certificados MH944060(L) y MP944061

c) Flexitank, Inc.

Póliza IND37482/94-2

d) Enchamar S.A./Enrique Almenteros

Certificados MB95052/043 y MB950053

e) Leslie High Fleming

Binder 93730

f) Cleofe Rubi/Inversiones

Certificados MB950052/092(L) y MBP950053/051

g) Charles Beach

Certificados MB950052/033(L), MB950052/033(C) y MB950053/016

h) Alfonso M. Díaz

Certificados MP933568, MH933567(L) y MH933567(C)

10. El Corredor incluyó dos (2) casos en el Informe Anual de 1994, como negocios colocados por él como líneas excedentes, pero que fueron circulados por otro corredor de líneas excedentes quien conserva en sus archivos copia del Modelo "O". El Corredor no mantenía en el expediente del asegurado el Modelo "O", ni los recibos de correo correspondientes. Estos casos son seguros marítimos oceánicos. Estos son:

a) Cleofe Rubi

Certificados MH944049 y MP944050

b) Enchamar S.A./Enrique Armenteros

Certificados MH944060(L), MH944060(C) y MP944061

11. El Corredor colocó en tres (3) casos la cubierta primaria de los riesgos de las siguientes pólizas o notas de cubierta: DH930215, DH930048, CRP113104 con un asegurador autorizado en Puerto Rico y luego gestionó la colocación de reaseguro. (Una de las cuales fue objeto de un examen anterior)

En la Nota de Cubierta DH930215, el asegurador autorizado, Universal Insurance Company, asumió el sesenta por ciento (60%) del riesgo, desde el 1 de agosto de 1993 al 1 de septiembre de 1993, pero a su vez cedió dicho sesenta por ciento (60%) a unos aseguradores no autorizados. Toda la gestión para colocar el riesgo se hizo entre el Corredor y el corredor no residente, Johnson & Higgins.

En la Nota de Cubierta DH930048 Underwriters at Lloyd's asumió un 42.50% del 100% del riesgo, mientras el corredor no residente, Johnson & Higgins, emitió la Nota de Cubierta DH930227, en la cual el asegurador autorizado, Universal Insurance Company, asumió la diferencia, o sea, el 57.50% del riesgo, pero a su vez cedió dicho 57.50% a aseguradores no autorizados. El asegurador Universal Insurance Company, le indica al Corredor que el "FRONTING FEE" sería de un 10%.

En la comunicación del 28 de septiembre de 1993, firmada por la Sra. Diana Rodríguez y dirigida a la Sra. Mirna Pérez de Saldaña & Associates, el asegurador Universal Insurance Company, le indica al Corredor que luego del 10/15/93 no continuarán con el arreglo del fronting.

En la póliza CRP113104, el Corredor colocó el 100% del riesgo con el asegurador autorizado, General Accident Insurance Company Puerto Rico Limited y este asegurador, por medio del corredor no residente Johnson & Higgins, cedió un 73.15% a Underwriters at Lloyd's y un 26.85% a aseguradores no autorizados.

Por otro lado, en la póliza CRP113118 el Corredor colocó el 100% del riesgo con General Accident Insurance Company Puerto Rico Limited, y este asegurador, por medio del corredor no residente Johnson & Higgins, cedió un 34.498% a Continental Casualty Company, asegurador autorizado, y un 65.502% a Underwriters at Lloyd's, asegurador no autorizado, elegible.

12. El Corredor colocó una póliza para el riesgo de yate a través del "Select Yacht Programe" (Tomás R. Quiñones, certificado M-JNT10179) creado por el Sr. Juan N. Torruella. El señor Torruella, quien no tiene licencia de corredor de líneas excedentes, colocó el negocio a través de Caribbean Insurers, Ltd., corredor autorizado de Underwriters at Lloyd's, quien es un asegurador elegible de líneas excedentes. Este es un seguro marítimo oceánico.

Examinadas las anteriores Determinaciones de Hechos, a la luz del derecho aplicable, llegamos a las siguientes:

CONCLUSIONES DE DERECHO

La controversia central de este caso gira en torno a si los seguros marítimos oceánicos están dentro de la jurisdicción de esta Oficina y si las disposiciones que regulan las líneas excedentes son aplicables a los seguros marítimos.

La representación del Comisionado de Seguros, en síntesis, alega que al seguro marítimo oceánico le son aplicables las disposiciones del Código de Seguros de Puerto Rico sobre el seguro de líneas excedentes, ya que el legislador no las excluyó expresamente. Alegó que si el legislador hubiera querido excluir al seguro marítimo oceánico, lo hubiera dispuesto así, como lo ha hecho en otras ocasiones para lo cual ofrece como ejemplo, los Artículos 10.071 y 10.072 del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. secs. 1007a y 1007b. Alegó que las excepciones dispuestas en los referidos artículos sólo tienen sentido si a los seguros marítimos les aplica el Capítulo

10 del Código de Seguros de Puerto Rico.

Por otro lado, el Corredor, en síntesis, alega que al seguro marítimo no le son aplicables las disposiciones del Código de Seguros de Puerto Rico, ni siquiera las referentes al seguro de líneas excedentes. Alega que la colocación del seguro marítimo oceánico, por no ser un seguro de líneas excedentes, no se rige por el Capítulo 10 del Código de Seguros de Puerto Rico, por lo que resulta improcedente requerirle a un corredor de líneas excedentes que cumpla con esas disposiciones y que pague por los seguros marítimos oceánicos la contribución que establece el Artículo 10.130, 26 L.P.R.A. sec. 1013. Alega que el Código de Seguros de Puerto Rico no reglamenta el seguro marítimo oceánico, que no requiere que medie una persona con licencia para negociar dichos seguros, o sea, para obtener el seguro marítimo oceánico, y que el referido Código no designó persona alguna responsable del cobro de la contribución sobre prima de ese tipo de seguro.

El Corredor, específicamente alega lo siguiente:

1. Que los seguros marítimos, o que aseguran objetos ubicados fuera de Puerto Rico, están fuera de la jurisdicción de esta Oficina para todos los efectos, incluyendo el pago de la contribución sobre prima de líneas excedentes.

2. Que el riesgo oceánico marítimo no está incluido entre los seguros para los cuales hay que seguir el procedimiento que se establece para la colocación, el pago de contribución sobre primas y la rendición de informes que se requiere para los seguros de líneas excedentes.

3. Que un corredor no tiene responsabilidad cuando coloca un riesgo marítimo con un corredor, que sin tener licencia de corredor de líneas excedentes, representa a un asegurador elegible de líneas excedentes, como lo es Underwriters at Lloyd's.

Alega el corredor que el seguro marítimo oceánico está reglamentado por la competencia que existe en el mercado internacional de un mundo cada vez más globalizado y competitivo.

En resumen alegó que no deben sostenerse las faltas, vinculadas al procedimiento seguido en los casos de seguros marítimos oceánicos señalados en el informe

de examen y menos aún imponerse sanciones.

Para llegar a una comprensión cabal de la controversia, es necesario comenzar nuestro análisis dejando claramente establecido ¿qué es un riesgo marítimo? El propio Corredor retóricamente se pregunta en el Memorando de Derecho ¿qué clase de seguro es ese, que puede ser colocado por cualquier persona y con cualquier asegurador, autorizado o no, elegible o no?

Hay varias definiciones de este riesgo. Una de las definiciones más completas es la que ofrece la Asociación Nacional de Comisionados de Seguros (NAIC por sus siglas en inglés). De hecho esta Asociación tiene un documento titulado "The Nationwide Marine Definition" que se remonta a junio de 1953, aunque su última versión es de 1976, que contiene una definición que se extiende por seis (6) páginas. Además, NAIC tiene una organización especial, conocida como el "Committee on Interpretation of Nationwide Marine Definition" que emite ocasionalmente, boletines interpretativos indicando si algún tipo de cubierta propuesta cae dentro de la definición de riesgo marítimo.

Nuestro Código de Seguros de Puerto Rico, en su Artículo 4.050, 26 L.P.R.A. sec. 405, contiene una definición del seguro contra siniestro marítimo y de transportación. Dicho artículo dispone:

> "Seguro contra siniestros marítimos y de transportación es:
>
> (1) El seguro contra pérdidas o daños sufridos por:
>
> a) Buques, embarcaciones, aeronaves, coches, automóviles y vehículos de todas clases, así como toda clase de géneros, fletes, cargas, mercancías, efectos, desembolsos, beneficios, dineros, lingotes de oro o plata, piedras preciosas, valores, títulos que representen derechos de acción, pruebas de deudas, documentos de valor, préstamos a la gruesa sobre casco y quilla (bottomry), intereses sobre préstamos con garantía de la carga de un buque (respondentia interest), y cualquier otra clase de propiedad e interés en la misma, con respecto a cualquiera y todos los riesgos o peligros de navegación, tránsito o transporte, incluyendo riesgos de guerra sobre cualesquiera mares u otras aguas o bajo éstos, en tierra o en el aire, o mientras fueren armados, embalados, puestos en cajas, empacados, compresados, o similarmente preparados para embarque, o mientras esperaren embarque, o durante cualquier retraso, almacenaje, trasbordo, o reembarque incidental al mismo, incluyendo riesgos marítimos del constructor y todo riesgo de bienes muebles

> flotantes, pertenecientes a dichos riesgos o peligros o en relación con los mismos; y
>
> b) A personas o propiedad en relación con un seguro marítimo, de transporte interior, de tránsito o transporte, incluyendo responsabilidad por pérdidas o daños sufridos por cualquiera de ellos o incidentales o relacionados con la construcción, reparación, operación, conservación o uso de la materia de tal seguro, pero sin incluir seguro de vida o fianza de garantía ni seguro contra pérdidas por daños corporales a personas como resultado de la posesión, conservación, o uso de un automóvil.
>
> c) Piedras preciosas, gemas, joyas o metales preciosos, bien en tránsito o en otra forma.
>
> d) Puentes, túneles y otras vías de transporte y comunicación (excluyendo edificios, su mobiliario y equipo, contenidos fijos y provisiones almacenadas); muelles, malecones, diques y embarcaderos, y demás auxiliares de navegación y transporte, incluyendo diques de carena y ferrocarriles marítimos, represas y facilidades accesorias para el dominio de vías fluviales.
>
> (2) 'Seguro de protección e indemnización marítima', significa el seguro contra pérdidas, daños o gastos incidentales a la posesión, operación, matrícula, conservación, uso, reparación o construcción de un buque, embarcación o aditamento en uso en el océano o las vías fluviales interiores, incluyendo responsabilidad del asegurado por daños personales, enfermedad o muerte, o por pérdida o daños ocasionados a la propiedad de otra persona, y seguro contra la responsabilidad legal por dichas pérdidas, daños y gastos."

Además, la Regla 27 del Reglamento del Código de Seguros de Puerto Rico, titulada Definición de Seguro Marítimo dispone lo que pueden cubrir, y bajo qué condiciones, las pólizas de seguro marítimo o transporte terrestre, o ambas y lo que no se está permitido interpretar como pólizas marítimas o de transporte terrestre. La misma consta de seis (6) páginas.

Los tratadistas y los diccionarios de términos de seguros también tienen sus definiciones. El profesor Emmett Vaughan en su libro Fundamentals of Risk and Insurance, 6ta Edición, págs. 56-57, expresa:

> "Marine insurance, like fire insurance, is designed to protect against financial loss resulting from damage to owned property, except that here the perils are primarily those associated with transportation. Marine insurance is divided into two classifications: ocean marine and inland marine. Ocean marine insurance policies provide coverage on all types of oceangoing vessels and their cargos. Policies are also written to cover the shipowner's liability. Originally, ocean marine policies covered cargo only after it was loaded onto the ship. Today the policies are usually endorsed to provide coverage from 'warehouse to warehouse', thus protecting against overland transportation hazards as well as those on the ocean."

La siguiente definición para seguro marítimo oceánico la encontramos en el Material publicado por NAIC sobre el Nationwide Marine Definition:

> "Ocean Marine Insurance coverage in the event of a marine loss. Marine loss is damage or destruction of a ship's hull and the ship's cargo (freight) as the result of the occurrence of an insured peril. Perils insured against include collision of the ship with another ship or object; the ship sinking, capsizing, or being stranded; fire; piracy; jettisoning (throwing overboard of property to save other property); barratry (fraud or other illegal act by a ship's master or crew, resulting in damage or destruction of the ship and/or cargo), and various other liability exposures. To be covered, an act cannot involve prior knowledge by the owner of the ship or its cargo. Excluded are wear and tear, dampness, decay, mold, and war."

Es fácil comprender que un concepto que tenga que ser definido en una forma tan extensa, un concepto por el cual NAIC haya tenido que constituir un comité para redactar su definición, un concepto que frecuentemente requiere que se emitan boletines para aclarar interpretaciones; suscite muchas controversias. Si a la complicación del concepto le añadimos que por su naturaleza el objeto de ese tipo de seguros tiene una gran movilidad que trasciende los linderos territoriales de Puerto Rico, y los lleva de jurisdicción en jurisdicción a través del planeta, es aún más comprensible las controversias que se suscitan.

Tenemos que reconocer que los contratos de seguros marítimos tienen unas particularidades que lo hacen diferentes a los demás; pero no son tan diferentes, tan únicos, como el Corredor interpreta. Es correcto que los contratos de seguros marítimos se exceptúan de muchas de las disposiciones del Código de Seguros. Conforme a los Artículos 11.010 y 12.020(1)(c) del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. secs. 1101 y 1202, los contratos de seguros marítimos no están sujetos a la previa aprobación de esta Oficina. El legislador también los excluyó del alcance de los Artículos 37.010(1) y 38.030(6), 26 L.P.R.A. sec. 3701(1) y 3803(6). Así mismo los Artículos 1007(a) y 1007(b) tampoco aplican a los seguros marítimos. El legislador en forma expresa los ha excluido del alcance de algunas, pero <u>no de todas</u> las disposiciones de nuestro Código de Seguros de Puerto Rico.

No le asiste la razón al Corredor cuando alega que se excluye de toda reglamen-

tación del Código de Seguros de Puerto Rico, a los seguros marítimos y de aviación.

El Tribunal General de Justicia, Sala Superior de San Juan, por conducto del Honorable Juez Ángel G. Hermida, dictó sentencia en el Caso KAC-95-1488, Comisionado de Seguros de Puerto Rico vs. Underwriters Adjustment Company, Inc., y American International Insurance Company of Puerto Rico. En dicho caso se plantea si esta Oficina tiene jurisdicción en querellas bajo el Capítulo 27 del Código de Seguros de Puerto Rico, cuando se trata de seguros marítimos. En su sentencia el Honorable Tribunal indica: "(E)l hecho de que cuando el legislador ha querido excluir a los seguros marítimos del alcance de algún capítulo o disposición del Código lo ha hecho expresamente, como en el caso de los capítulos 11 y 12, es la mayor evidencia de que el legislador quiso que el resto del Código, incluyendo el Capítulo 27, le aplicará los seguros marítimos." (énfasis nuestro)

Al igual que el Honorable Tribunal entendemos que si no está expresamente excluido el seguro marítimo de la aplicación de determinada disposición del Código de

Seguros de Puerto Rico, está incluido. Si no le aplicara el Capítulo 10 ¿qué sentido tiene hacer una excepción para dos artículos de este capítulo?

Nuestro Código de Seguros fomenta que los seguros que se tramitan en Puerto Rico se tramiten a través de aseguradores autorizados para hacer negocios en Puerto Rico. No obstante, el Código de Seguros reconoce que hay cubiertas que no pueden obtenerse de aseguradores autorizados y por tal razón permite que, bajo ciertas condiciones, ese tipo de cubierta pueda obtenerse de aseguradores no autorizados en Puerto Rico. Ese tipo de cubierta se conoce como seguros de líneas excedentes. Un asegurador no autorizado puede ser elegible en Puerto Rico para contratar ese tipo de seguro de líneas excedentes si cumple con ciertas condiciones que establece el Código de Seguros en su Artículo 10.071, 26 L.P.R.A. sec. 1007a; y puede no ser elegible o perder esa elegibilidad, conforme lo establece el Artículo 10.072 del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. sec. 1007(b). El Código establece que sólo se pueden colocar seguros de líneas excedentes con aseguradores no autorizados que sean

elegibles en Puerto Rico.

No obstante, la Ley Núm. 7 del 30 de agosto de 1961, que adicionó al Código de Seguros de Puerto Rico los referidos Artículos 10.071 y 10.072, no le impuso esa limitación a los seguros marítimos oceánicos. Expresamente dispuso que: "Las disposiciones de los Artículos 10.071 y 10.072 no serán aplicables a los riesgos de aviación y los riesgos marítimos oceánicos." No obstante, no los excluyó de los restantes artículos de ese Capítulo 10 del Código de Seguros de Puerto Rico que regula el negocio de seguros con los aseguradores no autorizados en Puerto Rico. Si no le hubiera aplicado el Capítulo 10 completo, no había razón para excluirlos expresamente del alcance de los Artículos 10.071 y 10.072, supra.

Como señala la representación legal del Comisionado de Seguros, el seguro de líneas excedentes y el seguro marítimo son dos conceptos diferentes, el primero, se refiere al mercado donde se coloca el seguro y el segundo se refiere a la clase de seguro que se trata.

Es decir, si el seguro marítimo, que se puede colocar con aseguradores autorizados, o con aseguradores no autorizados, se colocara con un asegurador no autorizado, este asegurador no autorizado no tendría que ser uno elegible en Puerto Rico, pero eso no significa que por darse tal excepción, automáticamente se exceptúa de cumplir con los demás requerimientos que se han establecido para el mercado de los seguros de líneas excedentes. Una excepción no lleva a la otra.

Eso significa que en caso de un riesgo marítimo colocado en el mercado de seguros líneas excedentes, tanto en la colocación, en la rendición de informes, en el pago de contribuciones, en la circulación del riesgo hay que cumplir con todo lo que el Código de Seguros dispone para las líneas de seguros excedentes, sean estos marítimos, o marítimos oceánicos.

Resuelta esa controversia que permea todas las demás controversias que se suscitan en este caso, procedemos a resolver las controversias restantes.

1. El Corredor, por un lado, incumplió en veinte (20) ocasiones con lo dispuesto

en el apartado (2) del Artículo 10.090 del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. sec. 1009(2), al no estampar en igual número de ocasiones, la oración requerida por dicho artículo y lo incumplió en treinta y dos (32) ocasiones, al no poner su nombre o iniciales en, igual número de pólizas de seguro.

El apartado (2) del referido Artículo 10.090, dispone lo siguiente:

> "(2) Cada uno de dichos contratos deberá llevar las iniciales o el nombre del corredor que lo obtuvo y tener estampado lo siguiente:
>
> 'Este contrato ha sido otorgado y registrado como cubierta de líneas excedentes con arreglo al Código de Seguros del Estado Libre Asociado de Puerto Rico'."

El Corredor alegó que su nombre aparece en las facturas al asegurado. No obstante, con tal acción no se cumple con lo dispuesto en el referido artículo. Para reclamar sus derechos, es importante que un asegurado conozca que su protección se ofrece fuera de Puerto Rico, no en Puerto Rico, y es importante que conozca a quién debe contratar en Puerto Rico, en esta jurisdicción, en relación con sus reclamaciones.

Según el Informe de Conferencia el Corredor admitió la omisión del texto sólo en nueve (9) casos.

2. El Corredor incurrió en una violación al Artículo 8 de la Regla XXVIII del Reglamento del Código de Seguros de Puerto Rico, al no someter un Informe Anual completo por no incluir siete (7) pólizas de seguro colocadas por él.

El referido Artículo 8 de la Regla XXVIII, vigente al momento de los hechos, dispone:

> "Todo corredor de seguros de líneas excedentes informará al Comisionado en los modelos que éste le suministre, en o antes del 31 de marzo, un informe anual de las transacciones llevadas a cabo con aquellos aseguradores con los cuales coloque cubierta de seguros de líneas excedentes durante el año calendario terminado el 31 de diciembre precedente. En aquellos casos en que no haya habido transacción alguna, el informe se rendirá haciendo una indicación al efecto."

3. El Corredor incumplió en cinco (5) ocasiones con el Artículo 10.080 del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. sec. 1008, al no presentar el informe que dicho artículo requiere en los cinco (5) casos identificados en la Determinación de Hechos Núm. 5.

El Artículo 10.080, supra, dispone lo siguiente:

> "Al obtener un seguro de líneas excedentes el corredor presentará al Comisionado un informe, por duplicado y bajo juramento, expresando hechos de los cuales se pueda determinar si los requisitos del Artículo 10.070 de este código se han cumplido, y en adición, lo siguiente:
>
> (1) Nombre y dirección del asegurador y nombre y dirección de la persona designada en la póliza de conformidad con el Artículo 10.090(1) de este código, a quien el Comisionado deberá enviar copias de emplazamientos judiciales y otros documentos legales.
>
> (2) Número de la póliza expedida.
>
> (3) Nombre y dirección exacta del asegurado.
>
> (4) Naturaleza y cantidad de la responsabilidad asumida por el asegurador.
>
> (5) Tipo de prima cargada.
>
> (6) Cantidad total de prima.
>
> (7) Cualquiera otra información requerida por el Comisionado.
>
> El Comisionado prescribirá y suministrará el correspondiente modelo para el informe."

A tenor con lo anterior, esta Oficina diseñó y utiliza un formulario identificado como Modelo N, el cual no fue sometido por el Corredor.

4. El Corredor incumplió, en cinco (5) ocasiones con el Artículo 10.130(2) del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. sec. 1013(2), al no presentar en los casos indicados en la Determinación de Hechos Núm. 5 el pago de contribuciones.

El referido Artículo 10.130(2), dispone:

> "(2) Dentro de sesenta días después de obtenida una cubierta de seguro de líneas excedentes, el corredor deberá presentar al Comisionado un informe de la misma para fines contributivos, expresando los nombres y direcciones del asegurador y del asegurado, el número de la póliza y la fecha de expedición, la cantidad recibida por concepto de prima y el cómputo e importe de la contribución adeudada. El informe deberá acompañarse de cheque certificado pagadero al Secretario de Hacienda por el importe de la contribución a pagarse por concepto de la cubierta informada."

La práctica de no someter a esta Oficina el pago de la contribución, fue encontrada y señalada en los dos (2) informes anteriores que se le hicieran al Corredor. En resumen, incluyendo los dos (2) casos discutidos más adelante, en los casos evaluados en el período examinado y descrito en las Determinaciones de Hechos el Corredor incurrió en un total de 1,461 días de atraso.

Independientemente de los casos que se hayan resuelto con anterioridad, sobre este mismo asunto, entendemos que el Artículo 10.131, supra, contempla una multa de $25.00 por cada día de atraso y no ofrece discreción a esta Oficina para determinar una cuantía menor.

Al incumplir con los términos provistos por la anterior disposición, el Corredor quedó sujeto a las disposiciones del Artículo 10.131 del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. sec. 1013a, el cual dispone lo siguiente:

> "Todo corredor de líneas excedentes que dejare de presentar su informe sobre la cubierta de seguro de líneas excedentes y dejare de pagar la contribución especificada dentro del término establecido en el Artículo 10.130 de este código estará sujeto a una multa administrativa de veinticinco (25) dólares por cada día de atraso, sujeto al derecho del Comisionado de conceder una prórroga razonable para presentación y pago."

El Artículo 10.130(1) del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. sec. 1013(1), establece lo siguiente:

> "(1) Se impone sobre cada cubierta de seguro de líneas excedentes otorgadas en Puerto Rico o que cubriere riesgos, residentes, ubicados o a ejecutarse en Puerto Rico, dondequiera que se hubiere negociado, una contribución igual al nueve (9) por ciento de la prima total cobrada por concepto de la misma, excluyendo la contribución. <u>El corredor será responsable del cobro y pago de la contribución</u>." (énfasis nuestro)

Como hemos discutido, el Corredor alegó que en los riesgos oceánicos marítimos no hay que pagar contribuciones sobre primas. Alegó, además, que para suscribir ese tipo de seguro no se requiere la intervención de un agente o corredor, y que el Código de Seguros no designó a persona alguna para que se hiciera responsable del cobro de la contribución sobre la prima. Específicamente el Corredor alega que de lo que aquí se trata, es de determinar si el legislador le impuso al corredor de líneas excedentes la obligación de cobrar y pagar la contribución sobre la prima de seguros marítimos oceánicos, y no de si se eximió a los riesgos marítimos oceánicos del pago de la contribución.

No le asiste la razón al Corredor. Hemos resuelto que el riesgo marítimo oceánico cuando es colocado en el mercado de seguros de líneas excedentes, le aplican las disposiciones del Capítulo 10 del Código de Seguros de Puerto Rico, con la excepción de los Artículos 10.071 y 10.072, supra. Por tal razón, en cuanto al pago de

contribuciones tenemos que referirnos a ese Capítulo. El pago de la contribución sobre primas de contratos de seguros de líneas excedentes está gobernado por las disposiciones del Artículo 10.130 del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. sec. 1013, y en el referido artículo no hay ninguna excepción que disponga que sus disposiciones no son aplicables a los riesgos de seguros marítimos.

No obstante, el Corredor alega que al Código no designar a persona alguna para hacerlo responsable del cobro de la contribución sobre primas, no puede cobrársele la misma. Alega que las reglas de hermenéuticas esbozadas por los tratadistas de seguros dictan que cualquier duda sobre una disposición relacionada con la imposición de contribuciones debe ser resuelta a favor del contribuyente. Alegó que si el Código de Seguros no responsabilizó a nadie para cobrar la contribución, ésta no puede cobrársele al Corredor por el mero hecho de que el riesgo se colocara por medio de un corredor de líneas excedentes con un asegurador no autorizado, aunque elegible.

Ese argumento del Corredor sólo prosperaría, si el argumento de que al seguro marítimo oceánico no le aplica el Artículo 10.130, supra, también hubiera prosperado. Además, como indica el Artículo 10.110 del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. sec. 1011, en su apartado (3)(a), un corredor de líneas excedentes tiene la obligación de remitir prontamente las contribuciones dispuestas en el Artículo 10.130, supra.

Específicamente el Artículo 10.110, en su apartado (3)(a), dispone lo siguiente:

> "(3) Antes de expedirse la licencia el solicitante deberá presentar al Comisionado, y en adelante, durante todo el tiempo que la licencia esté vigente, tener en vigor fianza a favor del Estado Libre Asociado de Puerto Rico por una suma no mayor de veinticinco mil (25,000) dólares que el Comisionado especifique, con compañías fiadoras autorizadas, para responder de:
>
> (a) Que el corredor hará los negocios a que se refiere la licencia, de acuerdo con este Capítulo, remitirá prontamente las contribuciones dispuestas por el Artículo 10.130 de este código, y dará debida cuenta a la persona con derecho a ello, de los fondos recibidos por él en virtud de las transacciones efectuadas con arreglo a dicha licencia."

El Sr. Miguel Ángel Tirado, quien según su testimonio se dedica principalmente a prestar sus servicios como corredor de seguros marítimos oceánicos, declaró que el

seguro marítimo, que definió de naturaleza ambulatoria, se coloca principal, sino exclusivamente, con aseguradores no autorizados para hacer negocios en Puerto Rico y en compañías desconocidas por los asegurados. Declaró que este tipo de seguros se desenvuelve principalmente en el ámbito internacional. Declaró que de prevalecer la imposición de la contribución, a los asegurados le resultaría más económico gestionar el seguro en otras jurisdicciones y el negocio que se origina en Puerto Rico se vería seriamente afectado. Argumentó el Corredor que se reduciría indebidamente el potencial de crecimiento de ese negocio.

Como reguladores y fiscalizadores de la industria de seguros no podemos acoger esos argumentos para determinar si aplicamos o no la ley, por más simpatías que los mismos nos inspiren. Nuestra obligación es velar porque la ley se cumpla. Esos argumentos debían presentarse en la rama legislativa quien podría cambiar la ley vigente.

El Corredor en su Memorando de Derecho alega que si en algo se ha excedido en su esmero por cumplir, es por haber pagado la contribución en casos que, como argumenta en dicho Memorando, no procedía hacerlo. Arguyó que se explica por tal razón, el pago tardío en algunos casos. Argumentó que esta Oficina a través de los años ha adoptado diferentes posiciones sobre la aplicabilidad de esta obligación al Corredor.

Independientemente de las posiciones o interpretaciones que esta Oficina le haya dado a este asunto en el pasado, lo que hay que analizar es lo aplicable y vigente ahora.

Como hemos discutido si el legislador hubiese querido eximir a los riesgos marítimos oceánicos del pago de contribución, lo hubiera dispuesto así. Al no legislar de tal forma, y mientras no se modifique el Código a esos fines, tenemos que concluir que le aplica.

El referido Artículo 10.130(1) indica en forma clara y expresa: “El corredor será responsable del cobro y del pago de la contribución”. Por tal razón el cobro se le hace al Corredor. Al no eximirlo y aplicarle las disposiciones anteriores, hizo expresamente

responsable al Corredor del cobro y el pago de la contribución.

Cuando esta Oficina evaluó el Select Yacht Programe presentado por el Sr. Juan Torruella, para junio de 1994, se le indicó que de ser suscrito un seguro marítimo oceánico por un asegurador de líneas excedentes debía cumplir con el Artículo 10.130, supra, y se le indicó que el pago de la contribución de un 9% sobre la prima cobrada es la responsabilidad del corredor de líneas excedentes que colocara la cubierta.

A la página 13 del Informe de Examen se indica que en carta del 23 de marzo de 1995, el señor Torruella sometió ante esta Oficina un detalle de los negocios que él colocó a través de su programa junto con el pago de un 4% de contribución. Dentro de esos casos se encontró que el señor Torruella incluyó en su detalle una póliza colocada por el Corredor. Tal acción fue objeto de otro procedimiento separado e independiente de éste.

Un Corredor de líneas excedentes siempre debe cobrar la contribución sobre prima, que es de sólo un nueve (9) por ciento. El Código de Seguros de Puerto Rico impone una contribución sobre primas de un quince (15) por ciento sólo cuando los seguros son tramitados directamente por el asegurado con aseguradores no autorizados

y no elegibles para líneas excedentes. Un corredor no puede tramitar negocios con un asegurador no autorizado no elegible, por lo cual nunca tendrá que cobrar un 15%.

No obstante, como los riesgos marítimos oceánicos o de aviación, según se definen en el Artículo 4.050 del referido Código, 26 L.P.R.A. sec. 405, están exentos del requisito de que sólo se pueden colocar con un asegurador autorizado o uno no autorizado elegible, aún cuando se tramite con un asegurador no autorizado, no elegible, paga un 9% de contribución.

5. El Corredor incumplió en una ocasión, en relación con la póliza de Plaza Acuática, con el Artículo 2 de la Regla XXVIII del Reglamento del Código de Seguros de Puerto Rico, al no esperar los cinco (5) días laborables que tenían los aseguradores a quienes le circuló el riesgo para rechazar o aceptar el mismo.

El referido Artículo 2 de la Regla XXVIII, dispone lo siguiente:

> "(2) El corredor de seguros de líneas excedentes podrá considerar que el riesgo se ha rechazado por los aseguradores autorizados o sus representantes en Puerto Rico si no recibe contestación por escrito dentro de un período de cinco (5) días laborables a partir de la fecha indicada en el recibo del Administrador de Correos (Forma Núm. 3817) que se menciona en el Artículo 3 de esta regla."

El Corredor aceptó que no esperó el tiempo indicado. Argumentó que el seguro para Plaza Acuática iba a ser renovado por American International Insurance Company of Puerto Rico, pero que el día antes de vencerse la póliza, el referido asegurador declinó su renovación y hubo que colocar el riesgo sin tiempo suficiente para cumplir con los trámites.

Reconocemos los problemas que se suscitaban para cumplir con la Regla XXVIII, en su versión anterior. De hecho, fueron esos problemas los que llevaron a que la misma fuera enmendada en su totalidad. No obstante, tales justificaciones no son excipientes para cumplir con las disposiciones reglamentarias que al momento de la colocación de esa póliza estaban vigentes, ni constituyen fundamentos suficientes para relevarle de culpa, como alega el Corredor.

6. El Corredor incurrió en una violación al Artículo 10.130(2) del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. sec. 1013(2), al no pagar en dos casos que no

son

seguros marítimos oceánicos las contribuciones sobre prima dentro del término estipulado.

Dicho Artículo 10.130, en su apartado (2), dispone que:

> "(2) Dentro de sesenta días después de obtenida una cubierta de seguro de líneas excedentes, el corredor deberá presentar al Comisionado un informe de la misma para fines contributivos, expresando los nombres y direcciones del asegurador y del asegurado, el número de la póliza y la fecha de expedición, la cantidad recibida por concepto de prima y el cómputo e importe de la contribución adeudada. El informe deberá acompañarse de cheque certificado pagadero al Secretario de Hacienda por el importe de la contribución a pagarse por concepto de la cubierta informada." (énfasis nuestro)

El Corredor admite haber pagado tarde en ambos casos, pero alegó que determinadas tardanzas al pagar la contribución sobre primas de líneas excedentes, no es irrazonable por la naturaleza misma del seguro de líneas excedentes. Alegó que el seguro de líneas excedentes cubre riesgos especiales que las compañías de seguros rechazan, lo que requiere de múltiples trámites en el mercado internacional de seguros, mercado en el cual la comunicación no es tan eficiente y rápida. Alega que no es extraño que ocurran dilaciones al recibirse las notas de cubierta, las pólizas y el pago de la prima lo que naturalmente produce un atraso indebido en el pago de la contribución. Alega que por eso, aunque el Corredor tenga una conducta diligente, incurre en un error inevitable.

Aunque podemos entender la explicación que ofrece el Corredor, la realidad es que la violación a lo dispuesto en la ley se cometió y tales razones, aunque comprensibles no eximen, ni relevan de culpa al Corredor.

7. El Corredor incurrió en una violación al Artículo 1 de la Regla XXVIII del Código de Seguros de Puerto Rico, vigente al momento de los hechos, al no circular, entre por lo menos cinco (5) aseguradores autorizados que normalmente suscriben en Puerto Rico, ocho (8) riesgos que se proponía colocar como seguro de líneas excedentes.

El referido Artículo 1 de la Regla XXVIII del Código de Seguros de Puerto Rico, dispone que:

> "(1) Todo corredor de seguros de líneas excedentes deberá ofrecer el

> riesgo que se propone colocar como seguro de líneas excedentes a no menos de cinco aseguradores autorizados que normalmente suscriben este tipo de riesgo o sus representantes en Puerto Rico, en el 'Modelo O' diseñado por la Oficina del Comisionado de Seguros. Copia de dicha oferta deberá enviarse simultáneamente a la Oficina del Comisionado. El corredor de líneas excedentes alternará entre los aseguradores autorizados los riesgos que circule para impedir que la circulación de riesgos se haga entre un número limitado de aseguradores. Dicha oferta de seguros deberá hacerse por correo certificado con acuse de recibo utilizando el procedimiento que se establece en el Artículo 3 de esta regla."

8. El Corredor no cumplió con el Artículo 3 de la referida Regla XXVIII del Código de Seguros de Puerto Rico, al no mantener, en dos casos, en el expediente del asegurado el Modelo O, formulario donde se circula el riesgo que se propone colocar, ni los recibos de correo correspondientes.

El Artículo 3 de la referida Regla XXVIII del Código de Seguros de Puerto Rico, dispone:

> "(3) Todo corredor de seguros de líneas excedentes, al enviar los Modelos O mencionados en la sec. 204-1901 del código, deberá obtener el recibo del Administrador de Correos (hoy día forma Núm. 3817) por cada modelo enviado. Dichos recibos deberán ser adheridos a una copia de cada Modelo O que se envíe por correo ofreciendo un riesgo y ambos deberán conservarse en el expediente de cada riesgo circulado para futura inspección por la Oficina del Comisionado de Seguros."

9. El Corredor incurrió en una violación al Artículo 10.010(1)(a) y (b) del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. sec. 1001(1)(a) y (b), al ayudar por medio de los corredores no residentes Johnson & Higgins, en la obtención de una cubierta de seguros a unos aseguradores no autorizados para otorgar seguros en Puerto Rico.

El referido Artículo 10.010, en su apartado (1)(a) y (b), dispone lo siguiente:

> "(1) Ninguna persona podrá en modo alguno:
>
> (a) Representar o ayudar a un asegurador que no estuviere debidamente autorizado para otorgar seguros en Puerto Rico en la obtención, colocación o mantenimiento de cualquier cubierta de seguro con relación a cualquier objeto de seguro residente, ubicado o a ejecutarse en Puerto Rico.
>
> (b) Representar o ayudar a una persona en la obtención de seguros con un asegurador no autorizado con relación al objeto de seguro."

La representación legal alega que al colocar los riesgos aparentando que quien ofrece la cubierta es un asegurador autorizado, es una actuación del corredor para

evitar la imposición de las sanciones que se le pueden imponer si el riesgo se coloca con un asegurador no elegible de líneas excedentes, lo que le está prohibido por disposición del Artículo 10.071(1) del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. sec. 1007a(1). La representación legal del Comisionado de Seguros denomina la actuación del Corredor como "fronting". Alega que el Corredor no está facultado para actuar como corredor de reaseguro, no puede colocar ni gestionar negocio de reaseguro en representación de un asegurador. Alega que al utilizar un asegurador autorizado el Corredor está utilizando a dicho asegurador como una pantalla entre el asegurado y el asegurador no autorizado, lo que considera una actuación engañosa de éste para evitar la imposición de sanciones.

El Corredor, por su parte, alega que el referido Artículo 10.010 no tiene el alcance que la parte promovente alega. Alega que cualquier persona puede intervenir en la tramitación de un reaseguro, que no le alcanza la prohibición del Capítulo 10, que la única consecuencia es perder el crédito sobre las reservas. Alega que la gestión de poner en contacto al Asegurador con unos reaseguradores no es la gestión que proscribe el referido Artículo 10.010, supra. El Corredor alega que por definición a quien único sirve es al asegurado, que su lealtad y esfuerzo están totalmente comprometidos en lograr la más adecuada y beneficiosa protección para su cliente el asegurado. Alega el Corredor que a los fines del reaseguro, poner al asegurador en contacto con el corredor no residente del reasegurador, no constituye falta alguna.

Cabe destacar que en los hechos determinados en la Determinación de Hechos Núm. 11, Universal Insurance Company le cobró al Corredor un "fronting fee" de un 10% y que le responde al asegurado por cualquier reclamación que éste haga, ya que frente al asegurado éste es el asegurador.

El Artículo 4.120 del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. sec. 412, dispone en su apartado (1), lo siguiente:

> "(1) El reaseguro del total o parte de sus riesgos en Puerto Rico, con otros aseguradores, sólo deberá hacerse por el asegurador como se indica a continuación: ..."

La gestión de obtener reaseguro, por disposición expresa del Código de

Seguros, le corresponde al Asegurador, no al Corredor.

El Corredor, por conducto del testimonio del Sr. Alfonso Lozada declaró que su única función fue sugerirle al corredor no residente, Johnson & Higgins, para que, por medio de Underwriters at Lloyd, reaseguraran el riesgo asumido. Declaró que no participó en la contratación del reaseguro, sus términos o condiciones ni cobró comisión, o recibió beneficio directo alguno por la colocación de los reaseguros. Declaró que ésta fue una gestión del exclusivo dominio de los respectivos aseguradores autorizados y de manera alguna puede imputársele al Corredor haber violado las disposiciones del Código que rigen la colocación de reaseguros o la tramitación de seguros con un reasegurador no autorizado. Alegó que en ninguna falta incurre el corredor que a los fines del reaseguro pone al asegurador en contacto con el corredor no residente del reasegurador.

Analicemos esos hechos a la luz del derecho aplicable.

El cobro de un "fronting fee"; cosa que el Corredor no negó, evidencia que el negocio aparente, la colocación de un reaseguro, era un mero "fronte" o "pantalla", que cubre otro negocio, el negocio real. ¿Por qué un asegurador va a pagar 10% al corredor, para facilitar el contrato de reaseguro y luego colocar la <u>totalidad</u> del riesgo en reaseguro? No tiene sentido desde ningún punto de vista. No obstante, la violación al Artículo 10.010(a) y (b), supra, se produce realmente porque el Corredor actuó como facilitador, comunicador, intermediario que ayudó en la obtención de un seguro con aseguradores no autorizados, según se indica en la referida Determinación de Hechos. Aún cuando el Corredor no haya cobrado por su gestión se produce la violación al Código, ya que el artículo no establece el cobro de comisión como condición. Sin la intervención del Corredor esos aseguradores no autorizados no hubieran obtenido el seguro.

El negocio verdadero de esa transacción es la colocación del negocio de seguro con un asegurador no autorizado para lo cual ayudó el Corredor, ayuda que está prohibida por el Artículo 10.010, supra.

10. El Corredor incurrió además en otra violación al Artículo 10.010, en su apartado (1)(a) y (b), supra, al colocar un riesgo en el mercado de líneas excedentes, por medio de una persona que no tenía licencia de corredor de líneas excedentes.

Como se determina en la Determinación de Hechos Núm. 12, el Corredor colocó una póliza para el riesgo de yate a través del Select Yacht Programe, creado por el Sr. Juan N. Torruella.

Ese programa fue objeto de análisis por parte de esta Oficina. El análisis, que le fue notificado al señor Torruella indica lo siguiente: "...Underwriters at Lloyd's sólo puede suscribir seguros directamente en Puerto Rico como un asegurador no autorizado de líneas excedentes con arreglo a la elegibilidad que a estos efectos le ha conferido el Comisionado de Seguros..." Si el programa en cuestión va a ser suscrito a través de un asegurador de líneas excedentes, como es el caso de Underwriter's at Lloyd's, tendrá que cumplir con todos los requisitos estipulados en el Capítulo 10 del Código de Seguros de Puerto Rico para el seguro de líneas excedentes. Si el seguro en cuestión es uno marítimo oceánico, con las únicas disposiciones con las que no tendrá que cumplir, serán con las incluidas en los Artículos 10.071 y 10.072 del referido Código, 26 L.P.R.A. sec. 1007a y 1007b, toda vez que dichos artículos no le son aplicables a este tipo de riesgo.

La representación legal del Comisionado de Seguros alega que para que ese seguro de líneas excedentes pudiera obtenerse, tenía que tramitarse mediante un corredor autorizado de seguros de líneas excedentes, y el señor Torruella sólo tenía licencia de corredor.

El Corredor alega que mediante la enmienda del 30 de agosto de 1961, Ley Núm. 7, se excluyó el seguro marítimo oceánico del requisito de tener que ser colocado por medio de un corredor de líneas excedentes. Alega que ese tipo de seguro puede ser colocado por cualquier persona, no requiere la intervención ni de un agente, ni de un corredor, sea o no de líneas excedentes, en cualquier clase de asegurador,

autorizado, no autorizado pero elegible, o no autorizado y no elegible. Alega que en el caso de seguro marítimo oceánico no se requiere que medie una persona con licencia.

No le asiste la razón.

La enmienda no tiene el alcance que le quiere dar el Corredor. Como hemos analizado, este seguro, aunque tenga sus particularidades no tiene todas las exclusiones que le aplica al Corredor. Ese seguro, cuando se coloca en el mercado de líneas excedentes, requiere la intervención de un productor. Ese productor tiene que ser un corredor de líneas excedentes. Como dispone el Artículo 10.070 del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. sec. 1007, un seguro de líneas excedentes tiene que obtenerse mediante un corredor autorizado de seguro de líneas excedentes. Conforme a lo que dispone el Artículo 10.110 del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. sec. 1011, corresponde al Comisionado autorizar a una persona como corredor de seguros de líneas excedentes, para que éste pueda actuar como tal y negociar seguros de líneas excedentes.

Como se le indicó al señor Torruella desde el 1994 con lo único que no tenía que cumplir era con los Artículos 10.071 y 10.072, supra. Con lo demás tiene que cumplir, incluyendo la autorización de corredor de líneas excedentes.

DECISIÓN

Con arreglo a las Determinaciones de Hechos y Conclusiones de Derecho que anteceden y en virtud de las facultades que me confiere el Código de Seguros de Puerto Rico, **YO, FERMÍN M. CONTRERAS GÓMEZ**, Comisionado de Seguros de Puerto Rico, resuelvo **ORDENAR**, como por la presente **ORDENO**, a **Saldaña & Associates, Inc**., que tome las medidas necesarias para corregir de inmediato las deficiencias señaladas en el informe de examen y específicamente deberá:

1. Estampar en todas las Pólizas o Notas de Cubiertas emitidas como cubierta de líneas excedentes lo siguiente: "Este contrato ha sido otorgado y registrado como cubierta de líneas con arreglo al Código de Seguros del Estado Libre Asociado de Puerto Rico" y poner sus iniciales o su nombre.

2. Incluir en su Informe Anual todas las pólizas emitidas.

3. Presentar las declaraciones juradas, informes y pago de contribución en tiempo en todos los casos tramitados como seguros de líneas excedentes.

4. Tomar las medidas pertinentes para que los expedientes tengan las copias, fieles y exactas, de las pólizas o endosos correspondientes enviadas a los asegurados y se lleve un registro completo con los detalles de cada contrato obtenido.

5. Cobrar a los asegurados la contribución correcta y proceder con el pago dentro del término establecido por el Código de Seguro de Puerto Rico.

6. Cumplir estrictamente con los requerimientos del Artículo 10.071(4) del Código de Seguros de Puerto Rico, 26 L.P.R.A. sec. 1007(a) y con la actual y vigente Regla XXVIII al contratar seguros de líneas excedentes.

Así también resuelvo **IMPONER**, como por la presente **IMPONGO**, a **Saldaña & Associates, Inc**., una multa administrativa total de $48,775.00, que consiste en:

1. $5,000.00 por violación al Artículo 10.010(1)(a) y (b), supra.
2. $1,250.00 por violaciones al Artículo 10.080, supra.
3. $1,000.00 por las violaciones a los Artículos 1, 2, 3 y 8 de la Regla XXVIII.
4. $5,000.00 por veinte (20) violaciones al Artículo 10.090(2), supra.
5. $36,525.00 por las violaciones al Artículo 10.130(1) y (2), supra.

La referida multa deberá ser satisfecha por el Corredor dentro del término de veinte (20) días, contado a partir de la fecha de notificación de la presente Resolución. Transcurrido dicho término, la cuantía de la multa impuesta que no haya sido satisfecha comenzará a devengar intereses legales hasta que sea pagada en su totalidad. Se computarán los intereses al tipo que para sentencias judiciales de naturaleza civil fije por reglamento la Junta Financiera, según el mismo sea certificado por el Comisionado de Instituciones Financieras de Puerto Rico, y que esté en vigor al momento de dictarse esta Resolución.

Además, se le apercibe que el incumplimiento de este requerimiento acarreará sanciones adicionales a las aquí impuestas sin más citarle, ni oírle.

Además se instruye a la Comisaría Auxiliar de Supervisión y Cumplimiento del Área de Exámenes de esta Oficina que investigue la participación de los aseguradores

mencionados en la Determinación de Hechos Núm. 11 en las transacciones que allí se mencionan.

Se apercibe a la parte adversamente afectada por la presente Resolución que, a tenor con lo dispuesto en la sección 3.15 de la Ley Núm. 170 de 12 de agosto de 1988, según enmendada, podrá presentar una moción de reconsideración de la misma dentro del término jurisdiccional de veinte (20) días desde la fecha de archivo en autos de la notificación de la Resolución. La presentación de una moción de reconsideración será una medida opcional al alcance de la parte adversamente afectada, quien en la alternativa podrá presentar un recurso de revisión judicial ante el Tribunal de Circuito de Apelaciones dentro de un término jurisdiccional de treinta (30) días desde la fecha de archivo en autos de la notificación de la presente Resolución, según se establece en la sección 4.2 de la referida Ley Núm. 170.

Si la parte adversamente afectada por la presente Resolución opta por presentar una moción de reconsideración, se le apercibe que si esta Oficina rechaza de plano la moción de reconsideración, el término de treinta (30) días para solicitar revisión judicial de la presente Resolución comenzará a partir de la fecha en que se notifique la denegatoria de la moción.

Si esta Oficina no actúa sobre la moción de reconsideración dentro de los quince (15) días, luego de presentada la misma, el término de treinta (30) días para solicitar revisión judicial de la presente Resolución comenzará a partir de la fecha de expiración del referido término de quince (15) días.

Si, por el contrario, esta Oficina toma alguna determinación referente a la moción de reconsideración, el plazo de treinta (30) días para solicitar revisión judicial sobre la Resolución de la Oficina resolviendo definitivamente la moción de reconsideración, comenzará a partir de la fecha en que se archive en autos copia de la notificación de esta última Resolución.

Si esta Oficina deja de tomar alguna acción con relación a una moción de reconsideración acogida para resolución dentro de los noventa (90) días de haber sido

ésta radicada, se entenderá que esta Oficina ha perdido jurisdicción sobre la misma y el plazo de treinta (30) días para solicitar revisión judicial ante el Tribunal de Circuito de Apelaciones comenzará a partir de la fecha de expiración de dicho término de noventa (90) días, salvo que esta Oficina por justa causa, y dentro de esos noventa (90) días prorrogue, por no más de treinta (30) días, el plazo para resolver la referida moción de reconsideración, en cuyo caso el término para solicitar revisión judicial comenzará a partir de la fecha de expiración de la prórroga.

De no presentarse un recurso de revisión judicial dentro de los términos antes dispuestos, esta Resolución advendrá final y firme.

NOTIFÍQUESE.

En San Juan, Puerto Rico, a 9 de abril de 2003.

FERMÍN M. CONTRERAS GÓMEZ
COMISIONADO DE SEGUROS

CERTIFICACIÓN:

YO, LYMARIE TORRES SOLÁ, Secretaria del Comisionado de Seguros de Puerto Rico, **CERTIFICO** que copia fiel y exacta del escrito que antecede, cuyo original debidamente firmado obra en los expedientes de esta Oficina, ha sido archivada en autos y enviada en el día de hoy por correo certificado con acuse de recibo a:

Sr. Ralph G. Christiansen, Jr.
Presidente
Saldaña & Associates, Inc.
P.O. Box 9023549
San Juan, Puerto Rico 00918-1478

Lcdo. Carlos R. Ríos Gautier
Edificio Tres Ríos – Suite 300
27 Ave. Jorge González Giusti
San Patricio
Guaynabo, Puerto Rico 00968

y por correo interno a:

CPA Áurea E. López Martínez
Comisionada Auxiliar de Supervisión y Cumplimiento
Oficina del Comisionado de Seguros

Lcda. Maura Santiago Ducó, Directora

Unidad de Asuntos Legales
Oficina del Comisionado de Seguros

Sr. Jorge L. Rodríguez Pérez, Director
Unidad de Servicios Generales
Oficina del Comisionado de Seguros

En San Juan, Puerto Rico, a 9 de abril de 2003.

LYMARIE TORRES SOLÁ
SECRETARIA DEL
COMISIONADO DE SEGUROS

Resoluciones