

Revista

ALSUM

EDICIÓN #5 AÑO 2017



REPORTE DEL MERCADO LATINOAMERICANO DE SEGUROS MARÍTIMOS EN 2016

EL IMPACTO DE LA DEVALUACIÓN



**NAVEGANDO
EN EL PUERTO
DEL CALLAO**



**AUTOMATIZACIÓN
EN LA CADENA
LOGÍSTICA**



INSURTECH
LA TECNOLOGÍA
AL SERVICIO DE LOS
SEGUROS

ALSUM

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA
DE SUSCRIPTORES MARÍTIMOS

Editorial ALSUM

Búsqenos en
E-mail: info@alsum.co
www.alsum.co
Teléfono: +1 786 245 5050
Calle 116 # 55C 40 Of. 1401
Apartado Aéreo 110110
Bogotá, Colombia

PRESIDENTE Erika Schoch
SECRETARIO GENERAL Leonardo Umaña
JEFE COMERCIAL Y ADMINISTRATIVO Juan Manuel Avella
GERENTE EDITORIAL Iván Huertas Gil

VENTA DE PUBLICIDAD PARA HISPANOAMÉRICA Y RESTO DEL MUNDO
Juan Manuel Avella
E-mail: juan.avella@alsum.co
Teléfonos: +1 786 245 5050
+57 317 5129750

VENTA DE PUBLICIDAD PARA BRASIL
Carolina Merino
E-mail: carolina.merino@alsum.co
Teléfono: +51 987 753 812

DERECHOS MUNDIALES RESERVADOS
Esta publicación no puede ser reproducida, parcialmente o en su totalidad, de ninguna forma o medio, sea mecánico, fotomecánico, electrónico, magnético, por fotocopia o cualquier otro sin el permiso previo, por escrito, de la Gerencia Editorial.

DIAGRAMACIÓN Y DISEÑO GRÁFICO
Ali Milena Díaz Rangel
alidiazrangel@gmail.com

IMPRESIÓN
Impresores Editores Miraflores SCRL
Calle Esperanza 390 Miraflores, Lima

Alsum
2017

JUNTA DIRECTIVA

ERIKA SCHOCH
Swiss Re (Presidenta)

ARTURO POSADA
Liberty International Underwriters

JOSÉ MANUEL CASTILLO
Mapfre Seguros

SECRETARIO GENERAL LEONARDO UMAÑA

COMITÉ TÉCNICO DE CARGA

ALFONSO VALLE
Transatlantic Re

GABRIEL VILLALOBOS
Seguros Bolívar

JAVIER HIDALGO GONZÁLEZ
Ábaco Adjusters

JORGE BELTRÁN
La Previsora Seguros

JUAN CARLOS SALCEDO
Liberty International Underwriters

LEONARDO MORALES
Helvetia

COMITÉ TÉCNICO DE CASCOS

ALEJANDRO GARCÍA
Swiss Re

ALEJANDRO GOLDBAUM
Seguros La Unión

ARTURO POSADA
Liberty International Underwriters

EDWARD BENAVIDES
Guy Carpenter

COMITÉ TÉCNICO DE RESPONSABILIDADES MARÍTIMAS

Efraín SORA
Navigators Insurance Company

JOHN JAIR CORREA
J. Correa Abogados S.A.S.

JON SÁNCHEZ
ZASS International

MIEMBROS DE ALSUM

AACH - Asociación de Aseguradoras de Chile
AACS - Asociación Argentina de Compañías de Seguros
AAP - Asociación de Aseguradoras Privadas de Costa Rica
ACOSE - FEDESEG
ALLIANZ SEGUROS
AMIS - Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros
APADEA - Asociación Panameña de Aseguradoras
APCS - Asociación Paraguaya de Compañías de Seguros
APESEG - Asociación Peruana de Empresas de Seguros
ARGO SEGUROS
ASSA COMPAÑÍA DE SEGUROS - Panamá
ASSA COMPAÑÍA DE SEGUROS - Costa Rica
ASOCIACIÓN URUGUAYA DE EMPRESAS

ASOCIADOS ALSUM

ABACO ADJUSTERS
ADMIRALTY SERVICES S.A.
AON BENFIELD COLOMBIA
AON BENFIELD PERÚ
AQUAMERCANTILE INTERNATIONAL INC.
ARAES RIESGOS
ARM SERVICES
A.I.R - Asesorías, Inspecciones y Recobros
ASSIST CARGO
ATLANTIC REINSURANCE BROKERS CORP.
BAAL NAK REINSURANCE CONSULTANTS LLC
CRM - Cargo Risk Management
CRAWFORD LIQUIDADORES DE SEGUROS LTDA.

CON APOYO DE

FIDES - Federación Interamericana de Empresas de Seguros
IUMI - International Union of Marine Insurance

MAURICIO DE LA GUARDIA
Internacional de Seguros

MICHAEL YEATS
Munich Re

ERICK SAID
Allianz Seguros

LUIS ÁLVAREZ
AMIS

MARÍA FERNANDA ALONSO
Swiss Re

MARICARMEN DE SERRACÍN
Internacional de Seguros

MAURICIO MARTÍNEZ
CRM Cargo Risk Management

MIGUEL VELÁSQUEZ
Hannover Re

ÓMAR MENDOZA
CHUBB

GUSTAVO YUSTI
Admiralty Services S.A.

HENRIQUE CABRAL
Munich Re

JAMES GARCÍA
SURA República Dominicana

JAVIER BRU
International Marine Experts IME

JONATHAN SPENCER
The Spencer Company

JUAN GUILLERMO HINCAPIÉ
Hincapié & Molina

ASEGURADORAS - AUDEA
CHUBB
COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS FORTALEZA S.A.
CORPORATE SOLUTIONS
FASECOLDA - Federación de Aseguradores Colombianos
HANNOVER RE
HELVETIA
INTERNACIONAL DE SEGUROS
LA HOLANDO SUDAMERICANA
LA PREVISORA SEGUROS
LA UNIÓN SEGUROS
LIBERTY INTERNATIONAL UNDERWRITERS
LIBERTY SEGUROS COLOMBIA
MAPFRE GLOBAL RISKS
MUNICH RE

GRUPO OET
GUY CARPENTER
HERRERA DKP
HINCAPIÉ & MOLINA
HUDSON LTDA.
INNOVA RE
IME - International Maritime Experts
J. CORREA & ABOGADOS
JLT GROUP
J.R. RODRÍGUEZ & ASOCIADOS
LA GERENCIA DE RIESGOS
LOGÍSTICA Y LEYES CONSULTORIAS S.A.S.
LLOYD'S AGENCY

ROXANA RÍOS
Seguros Atlas

SALVATORE LOMBARDI JR.
Argo Seguros

XAVIER PAZMIÑO
CHUBB

REINALDO TOVAR
Provincial Re

SALVATORE LOMBARDI JR.
Argo Seguros

SAMUEL MARKOV
Grupo ARM

SERGIO LAOS
Munich Re

JOSÉ MANUEL CASTILLO
Mapfre Seguros

ROXANA RÍOS
Seguros Atlas

LUIS TOJEIRO
Atlantic Americas Reinsurance Corp.

OLGA ESCORCIA
Aon Benfield

NAVIGATORS INSURANCE COMPANY
ORIENTE SEGUROS S.A.
PACIFICO SEGUROS
PROVINCIAL RE
RIMAC SEGUROS
SEGUROS ATLAS
SEGUROS BOLÍVAR
SEGUROS DEL ESTADO S.A.
SEGUROS SURA
STARR INSURANCE HOLDING INC.
TALBOT UNDERWRITING LATAM S.A.
SWISS RE
TRANSATLANTIC RE
XL CATLIN

MAIO LEGAL
MARCONSULT
REASINTER, INTERMEDIARIOS DE REASEGURO S.A. DE C.V.
REINSURANCE CONSULTING
RISK SOLUTIONS - Venezuela
SIW CARGO SA
SOL MARINE OFFSHORE S.A.
SUPERVISIONES & PREVENCIÓNES S.R.L.
THE SPENCER COMPANY
WILLIS TOWERS WATSON
ZASS INTERNATIONAL
ZURCHER, OBO & RAVEN

Editorial

Manual de Seguros de Transporte Marítimo

PÁG. 4

Puertos



Navegando en el puerto del Callao

PÁG. 6

Invitado

INSURTECH: la tecnología al servicio de los seguros

PÁG. 11

Panorama



Reporte del mercado latinoamericano de seguros marítimos en 2016

PÁG. 19

Comité técnico de carga

Demoras: ¿Hay en el mundo algún producto que las cubra?

PÁG. 35

Tendencias

Sistemas de control en la cadena de abastecimiento para productos de temperatura controlada

PÁG. 37

ABC

ABC de la cobertura y los clubes de P&I

PÁG. 43

Tendencias

El internet de las cosas y la prevención de daños en transporte

PÁG. 45

Tendencias

Automatización en la cadena logística

PÁG. 48

Cargo Handbook



Procesamiento y transporte de pescado

PÁG. 52

Eventos ALSUM

Foros ALSUM 2017

PÁG. 56

Bitácora ALSUM

La biblioteca ALSUM

PÁG. 59

Directorio

PÁG. 61

MANUAL DE SEGUROS DE TRANSPORTE MARÍTIMO: LLEGÓ LA CUARTA EDICIÓN



Después de cuatro años de actualizaciones, traducciones y revisiones, ALSUM se complace en informar a la comunidad del seguro marítimo que ya está disponible la cuarta edición del Manual de Seguros de Transporte Marítimo.

Las tres primeras ediciones de este imprescindible manual de apoyo a la suscripción de seguros para el transporte de carga fueron obra de Dante Di Liberto Di Tolla, nacido en Perú el 28 de abril de 1921. La herencia italiana y peruana de Dante está estrechamente ligada a la parte de la familia de Di Liberto, quien emigró al Perú en los años 20.

Dante estudió la escuela primaria y secundaria en el Colegio de la Virgen Inmaculada, escuela Jesuita de Lima. Se graduó de la escuela secundaria en 1938 y empezó a trabajar a temprana edad para el Banco Real de Canadá, sucursal de Perú. En la década de los cuarenta trabajó para varias compañías de seguros donde fortaleció su carrera en el sector.

A finales de la década de 1950, Dante estudió Marine Insurance y se convirtió en el primer Ajustador de Seguros Marítimos certificado de Perú. Diez años después contraería matrimonio con Carmen Stagnaro. En sus primeros años de carrera, Dante se convirtió en el autor de algunos

libros de consulta de seguros marítimos que son reconocidos hasta la fecha en América Latina, España e Italia, entre ellos el famoso Manual de Seguros de Transporte Marítimo que alcanzó tres ediciones.

Le apasionaban las reclamaciones de seguro marítimo y su deseo siempre fue ayudar a las futuras generaciones de suscriptores y ajustadores. En los años noventa se trasladó a Vancouver para reunirse con su familia y allí vivió hasta el 13 de mayo de 2012, fecha en la que lamentablemente falleció.

La importancia de su trabajo en el sector de los seguros marítimos y su reconocimiento en América Latina, motivó a nuestra presidenta, Erika Schoch, a contactar a sus hijos Mariella y Dante Jr., ya que ambos habían elegido ejercer la misma carrera de su padre.

En concordancia con el objetivo misional de ALSUM de elevar los estándares de suscripción de los seguros marítimos en América Latina, Erika propuso a los hermanos Di Liberto continuar con el legado de su padre y honrar su memoria, a través de la edición, actualización y lanzamiento al mercado de la cuarta edición de su famoso Manual, esta vez patrocinado por ALSUM.

Tras cuatro años de ardua labor, el proyecto logra materializarse en un libro enriquecido con los más recientes clausulados y actualizaciones normativas; todo lo necesario para convertirse en el texto guía del suscriptor.

Para destacar, la incorporación de la última versión de las Cláusulas de Carga A, B y C del Instituto de Londres (2009) junto con la reseña del Marine Insurance Act de 2015 e incluso comentarios con respecto a la última actualización de los INCOTERMS en 2010 y su efecto en la delimitación del interés asegurable.

Otros temas incluidos fueron: los cambios organizacionales en el mercado de seguros de Londres, la nueva Póliza Marítima de Compañías, la Póliza Slip, los cambios a las Reglas de York-Amberes sobre Avería Gruesa y comentarios al Convenio de Salvamento de Lloyd's LOF 2011. Se incorpora la nueva Cláusula Scopic, la actualización a la Cláusulas de Salvamento y Arbitraje Estándar de Lloyd's. Además, el análisis a las Reglas de Procedimientos, Conocimientos de Embarque electrónicos, las Reglas de Rotterdam con un enfoque especial en contenedores y freight forwarders.

Finalmente, se destacan las modificaciones de las Cláusulas para seguros de Cargamentos 2009-2017: Cláusulas del Instituto para Cargamentos (A, B y C); Cláusulas del Instituto para la Comercialización de Productos de Consumo (A, B y C); Cláusulas del Instituto para Cargamentos de Aceite; Cláusulas del Instituto para Comercio de FOSFA (A, B y C); Cláusulas Suplementarias del Instituto para Comercio de FOSFA (1, 2, 3 y 4); Cláusulas del Instituto para Alimentos Congelados/Refrigerados; Cláusulas del Instituto para Carne Congelada/Refrigerada; Cláusulas del Instituto para Yute; Cláusulas del Instituto para Madera; Cláusulas del Instituto para Caucho Natural; Cláusulas del Instituto para Carbón; Cláusulas del Instituto para Huelgas; Cláusulas del Instituto para Guerras; y las Cláusulas del Instituto para Guerras y Huelgas.

Octubre de 2017



**DANTE
DI LIBERTO DI TOLLA**
Autor de las ediciones
1978, 1983 y 1998



**MARIELLA
DI LIBERTO DE DAUPHINEE**
Autora



**DANTE
DI LIBERTO STAGNARO**
Autor



**ERIKA
SCHOCH**
Cotraductora

NAVEGANDO EN EL PUERTO DEL CALLAO



Puerto del Callao, Perú

El transporte marítimo es de suma importancia para el desarrollo y crecimiento económico de un país y es generador de fuentes de empleos, ya que este se considera la columna vertebral del comercio intercontinental.

En los últimos años el incremento de buques ha sido enorme, tanto en los mercados internacionales como en el comercio marítimo de corta distancia, con registros recientes que muestran que en todo el mundo hay millones de profesionales que participan activamente en el comercio internacional.

La navegación siempre se ha considerado como un nexo de comunicación entre países y como una herramienta de comercio. Sabemos que el mar es un terreno sumamen-

te difícil y a la vez peligroso, por esta razón el transporte marítimo fue el primero en implementar normas básicas de seguridad que fueron perfeccionadas posteriormente por las entidades aseguradoras.

La importancia del transporte marítimo hoy en día es vital para seguir aportando al crecimiento y desarrollo de un país. Podemos nombrar el caso de Perú y uno de los puertos más importantes que este tiene: el puerto del Callao, el cual es de suma importancia para el crecimiento económico del mercado peruano. Este puerto está concesionado por dos empresas: APM Terminal y DP World, y mueve en promedio 772 miles de TEUS. En él prevalecen más las exportaciones que las importaciones.

PUERTO DEL CALLAO

El puerto del Callao, oficialmente el Terminal Portuario del Callao, es un puerto marítimo de la costa central de Perú, en el Pacífico suroriental, perteneciente además a la ciudad del Callao, en la Provincia Constitucional del Callao. Así mismo, es el puerto de facto de Lima.

Es el principal puerto del país en cuanto a tráfico y capacidad de almacenaje. También es uno de los más importantes de Latinoamérica al ubicarse en el sexto lugar, y alcanzar el primer puesto en la región Pacífico Sur, en el 2016.

Tiene una profundidad de hasta 16 metros, lo que permite recibir naves que transporten hasta 15 mil TEU¹.

El puerto del Callao hoy en día está en concesión por tres empresas, las cuales responden a la APN (Autoridad Portuaria Nacional) que están a cargo de Dubai Ports World (Muelle Sur), APM Terminals (Muelle Norte) y Transportadora Callao S. A. En cuanto a la estructura, el puerto ha mejorado debido a la inversión por las concesiones. En la actualidad existen cinco muelles, de atraque directo tipo espigón.

Hay 11 almacenes de diversas áreas con cuatro zonas para contenedores y cinco patios de contenedores. Adicionalmente, hay un almacén cerrado especializado en granos. Existen dos grúas pórtico ZPMC y seis Post Panamax, además de dos grúas muelle. Hay unos cuatro movilizadores, 22 terminal trucks y 10 elevadores con distinta capacidad de carga (de 2,3, 3,2, 5,5 y 30 toneladas).

El flujo más importante de mercancías en los rubros de exportación fueron la harina de pescado, los minerales, el plomo, el zinc, los productos agroindustriales y la importación de maíz, trigo, arroz, repuestos y maquinarias para la producción peruana.

Respecto de las estadísticas de carga, las exportaciones superan de manera amplia a las importaciones. Esto se debe fundamentalmente al im-

pulso minero y agrícola.

Una de las concesiones corresponde a APM Terminal.

CARACTERÍSTICAS GENERALES DE APM TERMINAL	
CAPACIDAD TEU	1.050.000
CAPACIDAD TM DE CARGA GENERAL	12.000.000
GRÚAS PÓRTICO STS SUPER POST PANAMAX	4X3 CONTENEDORES DE ALCANCE
GRÚAS PÓRTICO STS PANAMAX	2 X 13 CONTENEDORES DE ALCANCE
GRÚAS MÓVILES MHC POST PANAMAX	4 X 19 CONTENEDORES DE ALCANCE
GRÚAS DE PATIO RTG ELÉCTRICAS	12 GRÚAS
GRÚAS DE PATIO RTG DIÉSEL	DOS GRÚAS
CONEXIONES REEFER	500
ESTORA MÁXIMA AUTORIZADA	390 M
PROFUNDIDAD CANAL DE ACCESO	16 M
RESTRICCIONES CLIMÁTICAS	NEBLINA

Actualmente, cuentan con más de 3.700 m lineales de frente de atraque distribuidos en siete muelles o 15 amarraderos, configurados para atender el creciente flujo de naves que arriban a nuestro primer puerto, recibiendo principalmente buques multipropósito, buques de contenedores, naves graneleras, naves tanqueras, embarcaciones pesqueras y cruceros turísticos, entre otros.

Así mismo, y en complemento a nuestras múltiples opciones de atraque, contamos con equipamiento de última generación para atender a estas naves según el tipo de carga que transportan.

A su vez, el muelle norte se encuentra en concesión por DP World, está ubicado en el puerto del

¹ Fuente: https://www.cepal.org/sites/default/files/infographic/files/ranking_puerto_espanol.pdf

Callao, es la instalación portuaria más moderna de Perú y una de las más avanzadas de Sudamérica para el manejo de contenedores.

Una de las principales actividades es el almacenamiento, y la carga y descarga de mercancías, en especial contenedores.

Los servicios a la nave son prestados en el terminal y comprenden provisión de muelle a través de ventanas garantizadas, amarre y desamarre, estiba y desestiba, y transmisión y procedimiento de datos vía EDI².

Algo de historia

El puerto del Callao antes de la creación de ENAPU, estaba administrado por otras entidades, entre ellas la Autoridad Portuaria de Chimbote y Administración de puertos particulares. Entre 1960 y 1968, en la administración Portuaria del Ministerio de Hacienda se logró la construcción de cuatro importantes puertos: el Puerto de Paita, Salaverry, General San Martín e Illo. Gracias a estos se logró progresar en el sistema portuario de lanchonaje. Fue así como en 1970 ENAPU inicio sus funciones al ser creada como organismo público descentralizado del sector de transportes y comunicaciones.

Los puertos integrantes de la empresa, al momento de su creación fueron:

- En el norte: Cabo Blanco, Talara, Paita, Pascamayo, Eten, Chicama, Salaverry, Chimbote, Besique, Casma y Huarmey.
- En el centro: Supe, Huacho, Chancay, Callao y Cerro Azul.
- En el sur: General San Martín, Matarani e Illo.
- En el oriente: Iquitos, Yurimaguas, Pucallpa y Puerto Maldonado³.

La ciudad del Callao fue fundada solo dos años después de Lima (1535). Después de esto, se convirtió en el principal puerto para el comercio español en el Pacífico. Su nombre no tiene un origen exacto y la historia dice que ya se le conocía así alrededor de 1550.



En 1836, "el presidente Andrés de Santa Cruz dispuso la creación de la Provincia Litoral del Callao (Provincia Litoral del Callao), que tiene autonomía política en sus asuntos internos. Durante el gobierno del presidente Ramón Castilla, al Callao se le dio el nombre de Provincia Constitucional el 22 de abril 1857. Antes de eso, se denominaba Provincia del Litoral. Las otras provincias peruanas habían dado sus nombres por ley, mientras que el del Callao fue por mandato constitucional"⁴.

A la vanguardia

En el terminal portuario APM Terminals se ha realizado una inversión de diez millones de dólares para la adquisición de un nuevo equipo de carga general, el cual trabajará en el muelle norte. Este permitirá atender una mayor demanda de carga y brindar mejores servicios a los clientes. Esta maquinaria de carga general es una grúa puente que permite elevar hasta 15 toneladas, lo cual permite un mejor manipuleo de equipos por reparar o mantener.

El muelle sur del Callao sigue avanzando y creciendo en equipamientos. Una de las recientes adquisiciones ha sido una "grúa pórtico de muelle tipo Gantry marca ZMPC, seis camiones tractores de terminal marca Terberg Benschop y seis chasis tráiler de terminal marca Dutch Lanka Trailer Manufactures Ltd"⁵.

⁴ Fuente: Región Callao <http://www.regioncallao.gob.pe/regionCallao/Menu?opcion=historia>

⁵ Fuente: Diario Gestión <http://gestion.pe/politica/muelle-sur-puerto-callao-recibio-nuevo-equipamiento-portuario-2176708>

² Fuente: <https://www.apmterminalsallao.com.pe/>

³ Fuente: Enapu <http://www.enapu.com.pe/web/contenido.p?id=1303316655>

Economía peruana

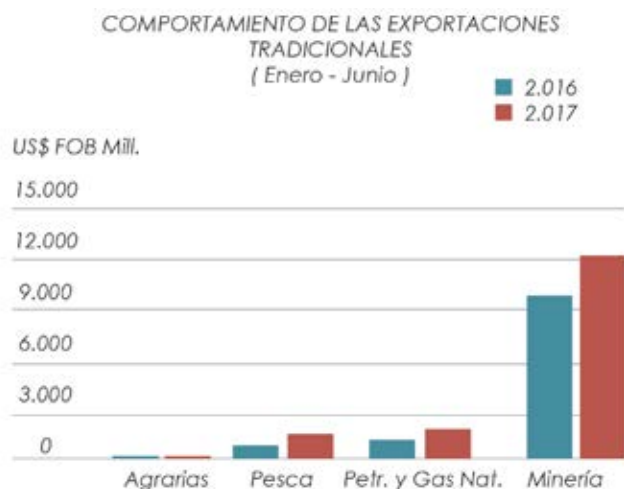
En el primer trimestre de 2017 se sumaron 20.283.000 dólares, lo cual refleja un incremento de 27,8 %. Este aumento se ve a su vez evidenciado en el envío de minerales, en su mayoría harina de pescado y gas natural.

En cuanto al despacho minero, este ascendió a 14,752 millones de dólares, con un crecimiento de 36,3 %, lo cual representa el 73,3 % del total. El subsector con mejor comportamiento fue la minería al sumar 11,847 millones de dólares (29,1 %), seguido del petróleo y el gas natural (1,571 millones de dólares).

En cuanto a los productos tradicionales tenemos el cobre, los concentrados de oro, la harina de pescado, y el zinc y otros derivados. Los principales destinos fueron China y Estados Unidos, los cuales representaron un 88 % del total de las exportaciones.

En cuanto a las exportaciones de productos no tradicionales, el subsector más importante fue el de agroindustria que aumentó sus exportaciones en un 10 %. “El subsector con un mayor incremento fue la pesca para Consumo Humano Directo (CHD), con un crecimiento de 52,6 % al llegar a los 622.366.000 dólares”⁶.

6 Fuente: Adex Data Trade

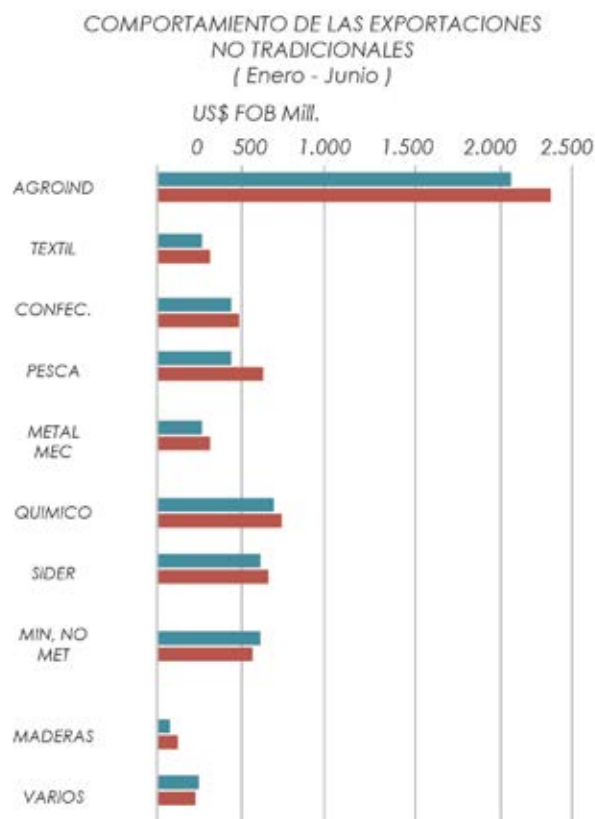


Fuente: Aduanas-ADEX Data Trade

Callao

Con respecto a otros puertos de América Latina

De acuerdo con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, el puerto del Callao se encuentra en el top 10, donde el puerto mejor ubicado es el de Santos, en Brasil, el cual “movilizó 3.645.448 TEU con una variación positiva de 2,1 %”.



Fuente: Aduanas-ADEX Data Trade

El puerto del Callao ocupa el sexto lugar en cuanto a tráfico de contenedores en la región.

“Buenaventura y Cartagena (Colombia), Guayaquil (Ecuador) y Callao sumaron 2.735.000 TEU en el 2014, 3,9 % más respecto al año anterior”.

Tráfico de contenedores

En comparación, el puerto del Callao disminuyó en 0,3 % el tráfico de contenedores llenos y está dentro de los cuatro principales puertos de la CAN, cuyo tráfico disminuyó en el año 2014. En relación con la salida de contenedores llenos para la exportación, en los principales puertos de la

CAN esta fue de "45.000 TEU, superior en 5,6 % respecto al mismo periodo del año anterior (990 mil TEU). El puerto de Buenaventura registró el mayor crecimiento en la salida de contenedores llenos (13,4 %), seguido de los puertos del Callao, Carta-

gena y Guayaquil con aumentos de 7,6 %, 4,8 % y 0,9 %, en cada caso"⁷.

⁷ Fuente: <http://www.asppor.org.pe/asppor/ranking-de-puertos-latinoamericanos-cepal-callao-en-sexto-lugar/>

RANKING DE PUERTOS LOS TOP 20 DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE EN 2016

La Cepal elabora cada año un ranking que muestra el detalle de los movimientos de carga en contenedores en 120 puertos de la región, con base en la información recopilada directamente con las autoridades portuarias y operadores de los terminales marítimos. En 2016 esta actividad disminuyó 0,9%, con un volumen aproximado total de 47,5 millones de TEU, esta infografía muestra los puertos ubicados en los primeros 20 lugares del ranking.



- 1 SANTOS, Brasil
- 2 COLÓN, Panamá
- 3 BALBOA, Panamá
- 4 MANZANILLO, México
- 5 CARTAGENA, Colombia
- 6 CALLAO, Perú
- 7 BUENAVENTURA, Colombia
- 8 KINGSTON, Jamaica
- 9 BUENOS AIRES, Argentina
- 10 SAN ANTONIO, Chile
- 11 FREEPORT, Bahamas
- 12 LIMÓN MOIN, Costa Rica
- 13 LÁZARO CÁRDENAS, México
- 14 VERACRUZ, México
- 15 CAUCEDO, República Dominicana
- 16 PORTONAVE, Brasil
- 17 MONTEVIDEO, Uruguay
- 18 VALPARAISO, Chile
- 19 BUENAVENTURA, Colombia
- 20 PARANAGUÁ, Brasil



Fuente:
Cepal, Perfil Logístico
y Marítimo de América
Latina y el Caribe,
Junio 2017

INSURTECH: LA TECNOLOGÍA AL SERVICIO DE LOS SEGUROS



El pasado 12 y 13 de septiembre se llevó a cabo el Seminario Internacional Insurtech, en Bogotá, Colombia. Este evento organizado por la Federación de Aseguradores Colombianos, Fasecolda, contó con la participación de importantes conferencistas internacionales quienes buscaron a través de sus experiencias generar un diálogo en torno a las oportunidades para el sector asegurador, derivadas del uso de las nuevas tecnologías. Para profundizar sobre el tema invitamos a Alejandra Díaz Agudelo, directora de Inclusión Financiera y Sostenibilidad de Fasecolda, quien por medio de una entrevista hizo una exposición acerca de insurtech. Los diferentes asuntos tratados con ella serán plasmados en las siguientes páginas.

En el artículo “Así está cambiando ‘insurtech’ el negocio asegurador” del Banco BBVA, se cuestiona la manera en la cual el negocio asegura-

dor depende, como pocos, de la información, a través de preguntas como ¿qué estado tiene realmente una casa asegurada? ¿Lleva una vida saludable ese señor que viene a firmar una póliza de salud? ¿Conduce ese veinteañero de una forma algo insegura, que se da por hecho dada su edad? Así mismo, se informa que, hasta ahora, las compañías del sector contaban con relativamente pocos datos para contestar a esas preguntas, claves para su negocio. Sin embargo, fenómenos como el big data y el internet de las cosas, unidos a unos avances tecnológicos más generales, han cambiado totalmente su panorama.

Se agrega en el artículo que el resultado de todos estos cambios es el insurtech, acrónimo en inglés de insurance (seguros) y tech (tecnología), que se puede definir como la rama —muy fuerte— de las fintech que se dedica al mundo del

seguro. Las inversiones en start-ups de insurtech se han multiplicado por cinco en los últimos tres años, de tal forma que, según los datos recogidos por la consultora PwC en el informe 'Opportunities await: How InsurTech is reshaping insurance', la inversión acumulada en el sector desde 2010 supera los 3.400 millones de dólares. Por su parte, otra firma especializada: CB Insights, calcula que solo el año pasado la inversión en insurtech superó los 1.700 millones de dólares¹.

Alejandra va un poco más allá y agrega que insurtech se refiere al uso de las nuevas tecnologías en la provisión de seguros y en el desarrollo de la

¹ Banco BBVA: "Así está cambiando 'insurtech' el negocio asegurador".
<https://www.bbva.com/es/asi-esta-cambiando-insurtech-negocio-asegurador/>

“

Insurtech no se entiende como software o tecnología específica sino toda la suma de procesos, aplicaciones, innovaciones tecnológicas que pueden ayudar a mejorar la operación del negocio de seguros, desde la suscripción hasta el pago de siniestros.

”

de la industria del seguro es cuando hablamos de insurtech propiamente.

Insurtech busca proveer nuevas soluciones tecnológicas y lograr que estén puestas al servicio del seguro, mejorar la eficiencia, reducir el fraude y penetrar nuevos mercados.

La invitada continúa la entrevista afirmando que las razones que impulsaron fundamentalmente el surgimiento del ecosistema fintech e insurtech, obedece a los avances en materia de tecnologías de la información y las comunicaciones. Esta transformación digital se está convirtiendo en una oportunidad para el negocio asegurador y está cambiando la manera tradicional de hacer los negocios. Parte de lo que impulsó los ecosistemas fintech fue esa transformación digital, pero también esos nuevos actores tecnológicos que no son propiamente proveedores financieros o aseguradores tradicionales que están presionando a la industria financiera y aseguradora al introducir modificaciones en la manera tradicional en la que han adelantado su modelo de negocio, cambios en sus procesos de tarificación, diseño de productos, manejo de datos y definición de nuevos productos, a partir de los nuevos riesgos que se ciernen en torno al ciberespacio.

El avance en materia digital y tecnológica generó que la industria aseguradora decidiera no rezagarse con respecto a las nuevas tecnologías y hacerle frente a la competencia de nuevos actores innovadores que no provienen propiamente del mercado asegurador, por lo que se debe hacer adaptaciones del modelo de negocio a la nueva economía digital y buscar estrategias co-



actividad aseguradora en todos sus frentes como tarificación o pricing, y comercialización y gestión de siniestros. Para un mejor entendimiento cabe mencionar la existencia del concepto sombrilla fintech, más amplio, que es la contracción entre sector financiero y las nuevas tecnologías, producto de cómo se pueden colaborar las dos industrias para ofrecer soluciones novedosas, así como facilitar y optimizar procesos. Fintech, que habla de la toda tecnología en función de los servicios financieros, evolucionó y para efectos

laborativas con las nuevas firmas de tecnología; de lo contrario, podrían convertirse en grandes competidores de las empresas tradicionales del sector asegurador.

Al ser insurtech la suma de todas las oportunidades que trae la tecnología para el desarrollo del mercado asegurador, se ha convertido en una nueva manera de hacer negocios basada en la tecnología y que está desafiando el modelo tradicional del negocio asegurador y financiero. Esta situación puede desencadenar en la necesidad de lograr una colaboración entre empresas de tecnología y empresas de seguros, una actividad que antes no se daba de una manera tan fuerte, y también puede producir un incremento en la competencia dentro del negocio.

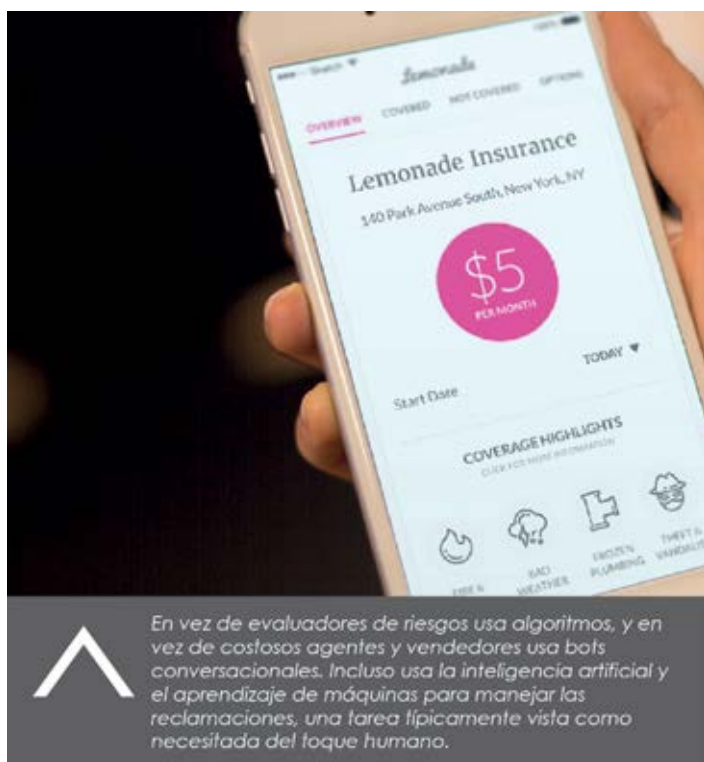
Alejandra Díaz profundiza más en los conceptos al informar que insurtech no se entiende como un software o tecnología específica, sino toda la suma de procesos, aplicaciones e innovaciones tecnológicas que pueden ayudar a mejorar la operación del negocio de seguros, desde la suscripción hasta el pago de siniestros. Es un ecosistema en el cual la digitalización predomina, pasando de procesos manuales y procesos que requieren mucha operatividad a su completa digitalización en acciones como pago de primas o siniestros. Insurtech favorece conocer más al cliente: en un principio se pensaba que lo ideal era la masificación de los seguros buscando llegar a todas las personas, pero ahora se entiende que cada seguro debe contar con particularidades que respondan a las necesidades específicas de cada cliente.

El análisis del big data y de cómo las bases de datos provenientes de fuentes tradicionales o redes sociales permiten reconocer mejor al cliente y sus preferencias, y la telemática o el internet de las cosas posibilita entender a un consumidor a través de la información que suministra un celular o un reloj inteligente. Insurtech es también la posibilidad de digitalizar la entrega de clausulados y de hacer la comercialización de seguros únicamente mediante la vía digital.

En resumen, insurtech es en general el uso de todos los avances tecnológicos en el desarrollo del mercado de seguros en cualquiera de sus procesos como comercialización, diseño de productos o gestión de siniestros.

Alejandra complementa la información al afirmar que un cambio que podrá traer el desarrollo del ecosistema insurtech en América Latina es la inclusión financiera gracias a las simplificaciones de los procesos, lo cual permite adquirir un seguro en cuestión de segundos y llegar mediante menores costos a más clientes que, por razones económicas, de desconfianza, complejidad de productos, barreras geográficas y culturales, entre otros, no acceden o adquieren seguros; es decir, que mediante la aplicación de la tecnología se puede llegar a ser más eficiente disminuyendo los costos. También se pueden personalizar los productos y a las personas que están demandando seguros individuales; en otras palabras, que se ajusten a las necesidades de riesgo de cada cliente basándose en la información que se extrae de diferentes fuentes tecnológicas como dispositivos móviles, redes sociales y aplicaciones,





principalmente. Al tener más datos del cliente, se pueden hacer seguros personalizados, entonces se puede tarificar un producto en función del perfil del riesgo de cada persona, y dependerá si es alta o baja a partir del análisis de la información y qué tanto se expone el cliente mediante sus preferencias a un mayor riesgo.

Por otro lado, una probable desventaja de insurtech puede surgir en el caso de que las legislaciones no estén a la altura de las transformaciones digitales. Muchas veces la innovación solamente queda en ideas que no se pueden llevar a cabo cuando la regulación financiera y de seguros no lo permiten. Esto puede variar en los países de la región y algunas regulaciones rígidas que impidan el uso de nuevas tecnologías para los diferentes procesos de seguros y el reto de la regulación es estar en capacidad de proteger al consumidor, así como facilitar la innovación y la sana competencia. El otro gran reto de los reguladores es cómo sortear la dificultad para que empresas de tecnologías promuevan aseguramientos a grupos de personas o peer to peer sin que medie una compañía aseguradora.

El surgimiento de insurtech beneficia al sector en general, en especial a los consumidores que pueden acceder a seguros personalizados a un

posible menor costo. Solamente podrían verse perjuicios a las compañías que no implementen acciones que correspondan a las demandas de los consumidores.

La invitada destaca que una de las ventajas consiste en conocer mejor el riesgo a través de la información obtenida de fuentes no tradicionales como las redes sociales. Este cambio radica en entender mejor a los clientes, lo que permitirá desarrollar mejores productos y más personalizados. Otra modificación es la posibilidad de desarrollar nuevos productos de seguros que respondan a nuevos riesgos, como por ejemplo los ciberseguros que protejan a las compañías o personas de ataques informáticos. También se están presentando nuevos aseguramientos como el seguro a la reputación.

Otra ventaja de esta nueva tecnología, con respecto al análisis de los riesgos, es que se puede conocer mejor el riesgo, además que están surgiendo nuevos riesgos que las empresas al ser novedosas pueden empezar a cubrir.

Diferentes retos surgen con respecto a la implementación de esas nuevas tecnologías. Por ejemplo las compañías aseguradoras no solo deben buscar estar al día en las diferentes innovaciones tecnológicas al contratar una start-up o emprendedora tecnológica: también se deben cambiar los paradigmas, la mentalidad y ajustar los procesos, debido a que insurtech supone procesos más simples, operatividad más liviana, con una mayor confianza entre la compañía y su cliente; es decir, que debe haber un real interés en cambiar la mentalidad en las organizaciones y que sus costumbres se adapten a estas nuevas tecnologías. En general para el cliente supone un gran número de oportunidades, al contar con menos barreras de acceso, productos personalizados y trámites más simples.

Para los suscriptores de seguros parece un reto el surgimiento de estas nuevas tecnologías que han permitido la democratización en el acceso a los seguros. No se deberá ver como un competidor a todas estas innovaciones, sino que debe repensarse la intermediación en la búsqueda de reducir costos, personalización de productos por medio través del uso de nuevas tecnologías, que finalmente permitirán llegar a un mayor número de clientes.

En un primer momento insurtech ha entrado fuertemente en el mercado de seguros personales como el hogar o la vida. Para el caso de los seguros de transporte, la información que provea un dispositivo ubicado en un buque o camión permitirá a las compañías de seguros entender mejor el riesgo del transportador, lo que posibilitará premiarlo o castigarlo en función de su comportamiento. También permitirá en la industria la digitalización de procesos y facilitará la transaccionalidad, además de verse beneficiada de diferentes bondades en torno a la tarificación, reducción de riesgos o pago de siniestros.

La invitada destaca que en América Latina, según estudio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) con Finnovista, en relación con fintech se encontró que los países con mayor cantidad de innovaciones en la materia son México, Brasil y Colombia. En la región el desarrollo de insurtech aún está bajo en comparación con otras regiones del mundo, aunque existen proyectos interesantes en los cuales México es el referente en la región.

El caso de Lemonade

Alejandra comenta que esta compañía innovadora ostenta el récord en el análisis de reclamaciones y pago de siniestros: en tan solo tres segundos dan respuesta al cliente, si efectivamente hay cobertura o no.

Como lo indica el Diario La Nación en su artículo "Lemonade: un dulce nuevo enfoque hacia los seguros", Daniel Schreiber y Shai Wininger, emprendedores tecnológicos sin antecedentes en seguros, iniciaron Lemonade, una aseguradora con sede en Nueva York para dueños de casas e inquilinos. Algunos la describen como una aseguradora entre pares —"Espiritualmente, somos una compañía tecnológica", dijo Schreiber— y la mayoría coincide en que su aplicación hace a los seguros mucho más fáciles. Esto apela a la generación digital: de 2.000 pólizas vendidas en sus primeros cien días, más del 80 por ciento fueron a compradores de primera vez².

El argumento de nuestra entrevistada se ratifica

en este artículo con la afirmación: un cliente llamado Brandon reclamó un abrigo robado. Respondió unas cuantas preguntas en la aplicación y presentó un reporte en su iPhone. Tres segundos después, su reclamación fue pagada; una marca mundial, según Lemonade. En esos tres segundos, "IA Jim", el bot de reclamaciones de la compañía, revisó la reclamación, la verificó con la póliza, corrió 18 algoritmos antifraude, la aprobó, envió instrucciones de pago al banco e informó a Brandon.

Internet de las cosas

El ejemplo de Lemonade puede asociarse a los beneficios del internet de las cosas, el cual se destaca en el artículo "¿Qué es el internet de las cosas y por qué se acerca más a Colombia?", en el cual lo definen como: tener un carro que le envía alertas al celular de su propietario avisándole que el motor ya necesita mantenimiento, una nevera que notifica cuando un alimento está próximo a vencer, o un artefacto que detecta fugas de gas, agua o les avisa a los bomberos cuando hay un incendio, hacen parte de la familia del internet de las cosas.

Esta tecnología, que ha venido evolucionando en su incorporación en muchos países, puede resumirse como la conexión a internet que tiene cualquier objeto, bien sea de la vida cotidiana como las llaves de la casa, o incluso de uso industrial como un instrumento de monitoreo instalado en la línea de producción de una empresa³.

Así lo ratifica el informe de BBVA cuando afirma que la capacidad de tener más y mejores datos,

³ <https://www.elespectador.com/tecnologia/que-es-el-internet-de-las-cosas-y-por-que-se-acerca-cada-vez-mas-colombia-articulo-716699>



² Diario La Nación, artículo "Lemonade: un dulce nuevo enfoque hacia los seguros": <http://www.lanacion.com.py/the-economist/2017/03/14/lemonade-un-dulce-nuevo-enfoque-hacia-los-seguros/>

obtenidos en gran parte gracias a sensores y objetos conectados a la red, es uno de los motores del fenómeno insurtech. Esa avalancha de datos, bien gestionados, permite que las aseguradoras sean más eficaces en sus procedimientos internos y, sobre todo, que ofrezcan mejores productos, midiendo mucho mejor el riesgo a unos consumidores más exigentes y con nuevas costumbres sociales. Ya no vale la talla única de seguros en el mundo de la economía compartida.

Salvador Nacenta, socio del sector financiero de PwC, profetiza en un reciente artículo que “los precios de los seguros de coche irán inexorablemente a la baja como consecuencia del incremento de la seguridad y de la reducción de los siniestros derivados de uso de las nuevas tecnologías”. El punto de inflexión será la generalización de los coches autónomos.

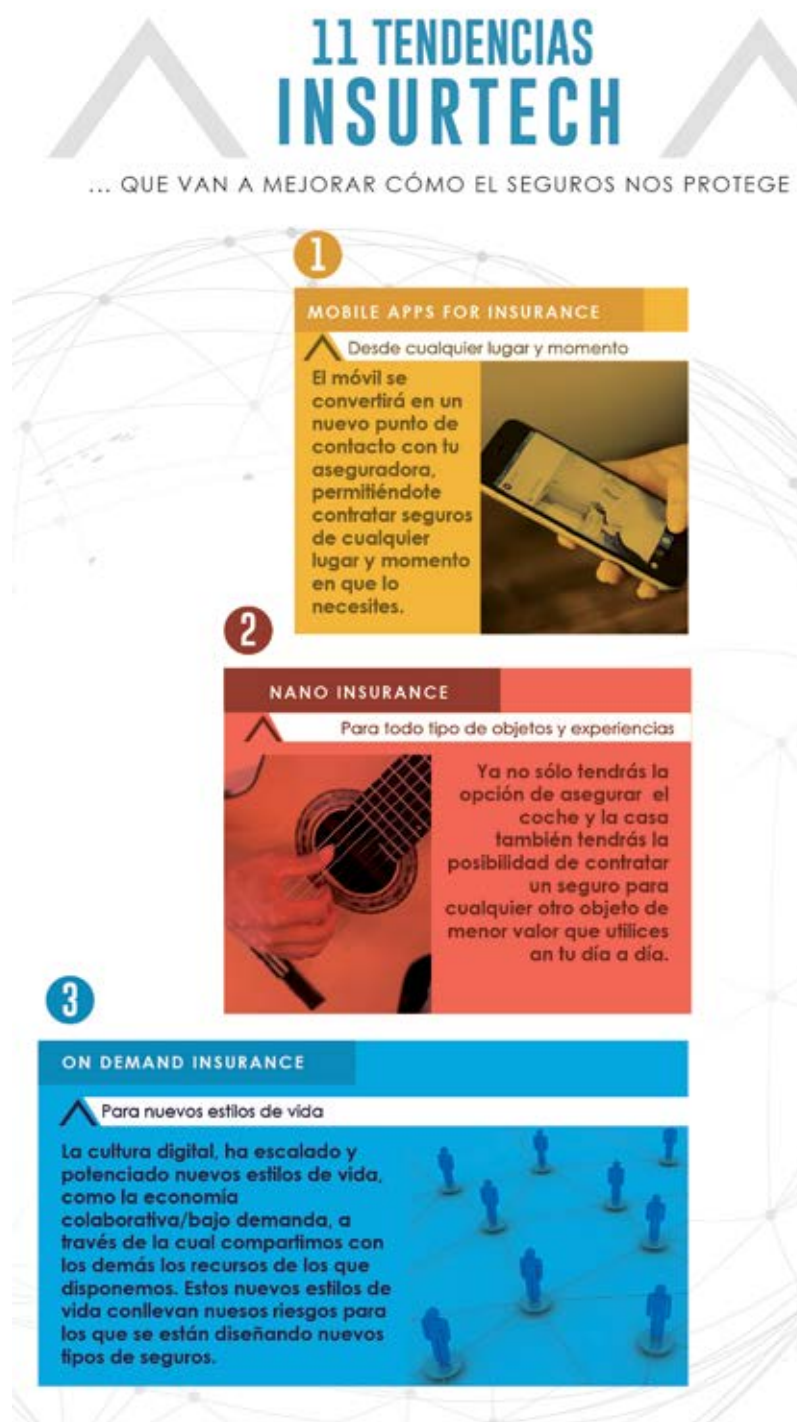
Los datos no engañan: el primer accidente del coche autónomo de Google ocurrió después de recorrer 1,45 millones de millas (2,3 millones de kilómetros), lo que supone una tasa de 0,68 accidentes por millón de millas recorridas, muy por debajo de la media de 2,0 que se da en Estados Unidos, donde el 94 % de los siniestros se producen por fallos humanos. Las máquinas no son infalibles, pero no se duermen al volante ni miran el móvil cuando conducen ni discuten con el copiloto⁴.

El BBVA continúa su análisis al informar que cambia el modelo de negocio —‘de la reacción a la prevención’ se ha convertido en algo así como un nuevo mantra en el sector— y también van surgiendo nuevos nichos, como los que ligan los seguros de salud a los datos que proporcionan los wearables (objetos de uso diario que llevan un microprocesador que recogen información) y el crowdsourcing asegurador (externalizar tareas a grupos o comunidades mediante una convocatoria abierta) a través de redes peer to peer (P2P), es decir persona a persona.

Empresas como Guevara y Lemonade, que podrían pensarse como todo lo opuesto al marketing tradicional de las aseguradoras, demuestran que las innovaciones y las nuevas tecnologías pueden generar un impacto y cambio positivo a la hora de hacer negocios, donde el principal

beneficiario es el cliente. Todo esto está ocurriendo, mientras a más largo plazo el sector espera el impacto de blockchain en su modelo de negocio.

Finalmente, se podría afirmar con toda la información recolectada que insurtech es una realidad con un impacto principalmente en seguros



⁴ Banco BBVA: “Así está cambiando ‘insurtech’ el negocio asegurador”.
<https://www.bbva.com/es/asi-esta-cambiando-insurtech-negocio-asegurador/>

personales como vida o salud; pero que las compañías tradicionales deben tener en cuenta e implementar en sus modelos de negocio para no rezagarse respecto a los avances tecnológicos, sin demeritar los usos y las costumbres tradicionales. A través del uso de estos ecosistemas se puede llegar a clientes que antes no adquirirían un seguro, recolectar información relevante para

el análisis de los riesgos y así establecer primas que puedan premiar o castigar a los clientes dependiendo de sus comportamientos y esto se traduce en seguros nuevos, innovadores y personalizados que buscan responder a la demanda de los clientes, en lo que podría entenderse como la revolución para futuro del mundo asegurador.

4

SHORT TERM INSURANCE

Por cualquier periodo de tiempo.



Tu seguro ya no tendrá porqué tener una duración de un año, sino que se ajustará al periodo de tiempo que desees: Meses, semanas, días incluso horas.

5

TELE INSURANCE

Con asistencia remota



Allí donde lo necesitas podrás conectar con la aseguradora para que te proteja y te asista de la forma más adecuada en cada situación.

7

P22 INSURANCE

Vuelta a las mutuas



En un mundo cada vez más conectado, personas que comparten un mismo estilo de vida, podrán agruparse para mutualizar los riesgos a los que ese estilo de vida común les expone.

8

CYBER INSURANCE

Con mayor protección digital



Una mayor digitalización y una mayor conexión entre objetos y personas conlleva también la aparición de nuevos riesgos derivados de incidencias digitales, ataques malintencionados... Y para los que ya están diseñando soluciones específicas como los ciberseguros.

Fuente: Informe "Panorama Insurtech" (Everis) Elaboración propia AXA

www.contagiadigital.com/wp-content/uploads/2017/03/11TendenciasInsurtech.jpg

9

USAGED BASED INSURANCE

Con mayor personalización

Allí donde lo necesites podrás conectar con la aseguradora para que te proteja y te asista de la forma más adecuada en cada situación.



10

CHATBOTS FOR INSURANCE

Con interfaces y experiencias de usuario más sencillas

Los chatbots pueden ayudar a generar un entorno más conversacional y más sencillo, que los tradicionales entornos basados en formularios, o en páginas web/buzones de mail con los que es más complicado interactuar.



6

BLOCK INSURANCE

Con contratos más inteligentes y automatizados

Al vivir en un mundo en el que miles de millones de objetos se encontrarán conectados se podrá determinar con precisión y total transparencia qué sucesos ocurren en cada momento y donde, y esto desencadenará automáticamente ciertas acciones que se encontrarán reflejadas en los contratos entre las aseguradoras y las aseguradas.



11

INSURANCE OF THINGS

Prevención inteligente

Los sensores y todos los datos que a través de ellos se recogen permitirán a las aseguradoras adelantarse al momento del accidente o del siniestro y poder reducir sus consecuencias e incluso evitarlo.



¿Pasión?

"Sus bienes en buenas manos."



Helvetia Marine seguros.

Sean cuales sean sus planes, estaremos siempre a su lado.

Por esto ofrecemos soluciones a su medida:

- Seguros para Carga de mercancía en cualquier trayecto: Importaciones, Exportaciones, Despachos o Distribución Nacional.
- Carga para Proyectos, incluyendo cobertura de Demora por Inicio de la Obra DSU (Delay in Start Up) o ALOP. Carga para la construcción de Hidroeléctricas, Termoeléctricas, Parques Eólicos o Solares, ampliaciones de plantas, etc.
- Carga más almacenamiento temporal.

Helvetia Latin America LLC
1395 Brickell Avenue, Suite 680
Miami, FL 33131
T (305) 503 5166

Su aseguradora Suiza.

helvetia 

REPORTE DEL MERCADO LATINOAMERICANO DE SEGUROS MARÍTIMOS EN 2016



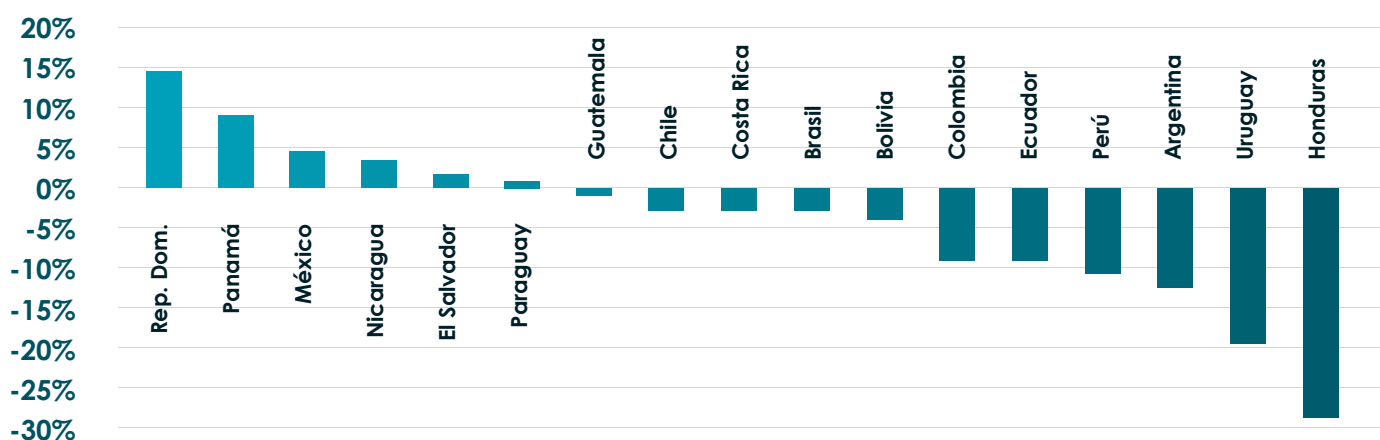
CONTEXTO ECONÓMICO

En 2016 el mundo afrontó importantes cambios políticos y económicos: la estabilización del nuevo precio del petróleo (la mitad de lo que costaba en 2014) que mantiene la devaluación de las monedas latinoamericanas, el brexit y la crisis de la Eurozona, el debilitamiento de los mercados industriales e inmobiliarios en China y la renovada ola de nacionalismo liderada por la administración Trump, que desafía el avance y la consolidación de la globalización.

Sumado a lo anterior, el mercado asegurador continúa a expensas del mercado blando que ya completa una década de tasas bajas, lo que en el ramo de seguros marítimos en Latinoamérica se ha traducido en un decrecimiento del 2 %¹ al registrar 2.400 millones de dólares de primas al cierre del año 2016.

¹ Sin contar las cifras de Venezuela, ya que no están listas las cifras de 2016 y el tipo de cambio oficial no permite compararlas acertadamente.

Variación 2015-2016 (%)



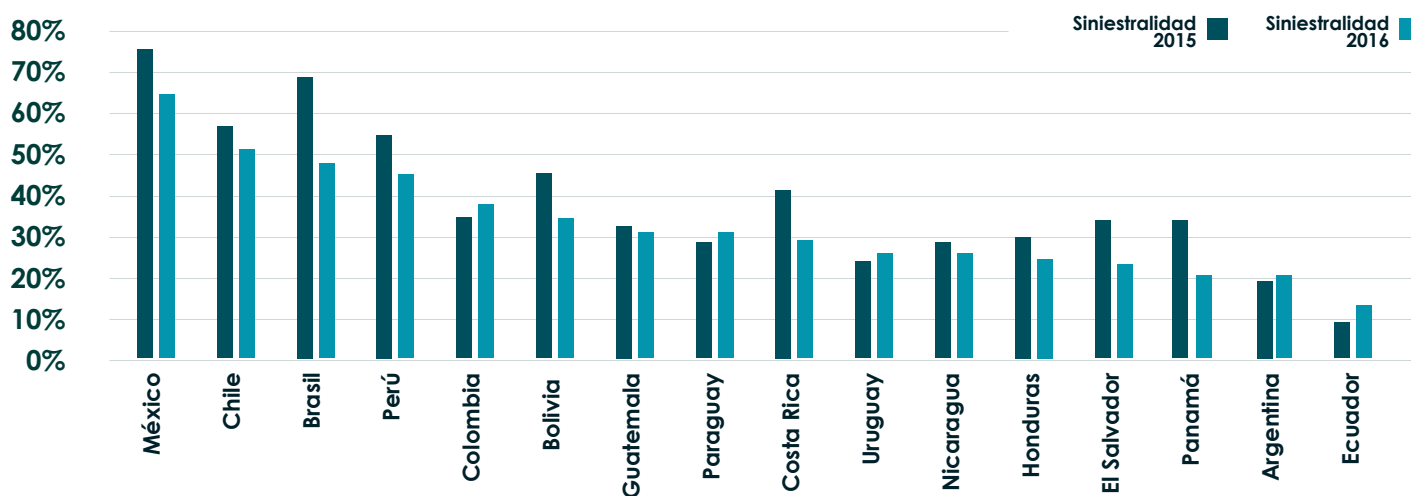
Fuente: ALSUM 2017.

Respecto a las cifras globales de seguros marítimos, un reciente informe de la IUMI mostró una variación negativa de 8 % en el primaje mundial de seguros marítimos, ubicándose en 27.500 millones de dólares. Aunque la región latinoamericana mantiene su tercera posición en el ranking mundial, perdió 0,3 % de su participación en el total.

Respecto a la siniestralidad, en 2016 se evidencia un mejoramiento del indicador a nivel mundial pero se advierte que no todas las reclamaciones derivadas de la quiebra de la naviera Hanjin y el terremoto en Ecuador han sido amortizadas.

Para 2017 se espera un crecimiento en la siniestralidad por cuenta de los terremotos en México, la temporada de huracanes del Caribe y los tifones del Pacífico. No sobra recordar que hace casi un siglo no se presentaban huracanes de categoría 5, e Irma y María —en desarrollo al cierre de esta edición—, ya superaron el registro histórico al presentarse con menos de dos semanas de distancia. Según la consultora AIR Worldwide, los siniestros en el mar Caribe pueden estar entre los 40 y 85 mil millones de dólares, y es una de las catástrofes naturales más costosas de la historia.

Siniestralidad (%) en Latinoamérica 2015 frente a 2016

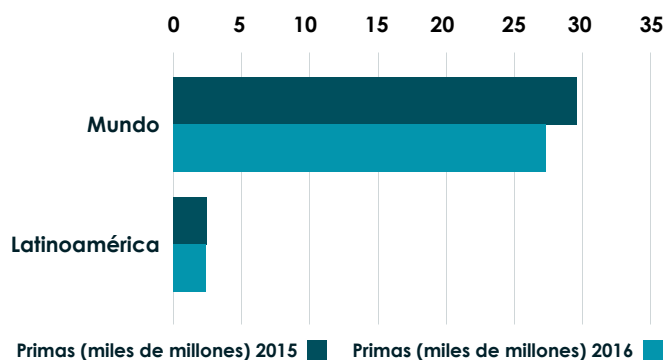


Fuente: ALSUM 2017.

Ahora bien, la siniestralidad en Latinoamérica bajó por primera vez en cinco años, aunque se debe recordar que en 2015 se presentaron dos grandes siniestros en México y Chile que llevaron

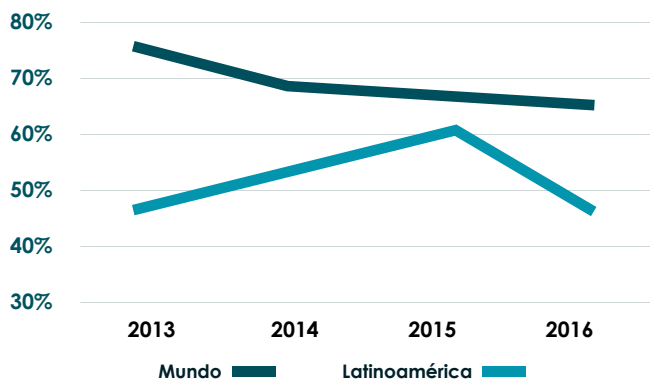
la siniestralidad ese año por encima del 60 % a nivel regional. En 2016, y esperando todavía reclamos en Ecuador y el Caribe, la siniestralidad se ubicó en 47 %.

Total primas de seguros marítimos 2015-2016



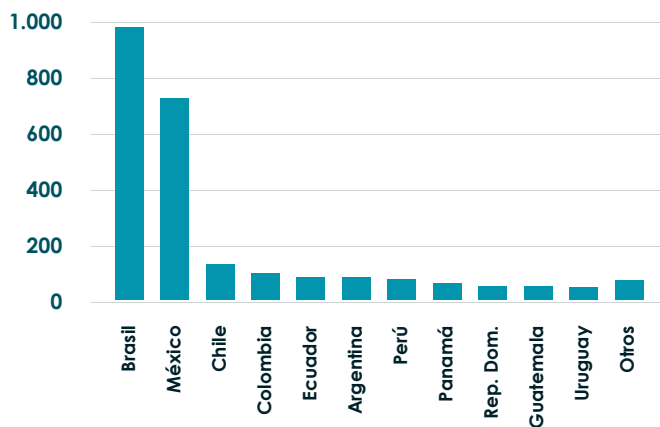
Fuente: IUMI 2017, ALSUM 2017.

Siniestralidad 2013-2016



Fuente: IUMI 2017, ALSUM 2017.

Primas totales 2016 (USD)

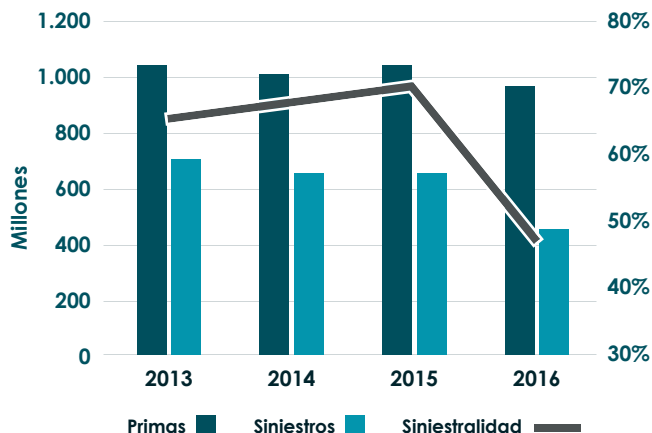


Fuente: ALSUM 2017.

BRASIL, EL GIGANTE LATINOAMERICANO

Como puede verse en la tabla de Primas totales 2016, Brasil sigue siendo el país con mayor participación del mercado latinoamericano, con 41 %, pero perdiendo casi 2 puntos de participación respecto a 2015. A pesar de haber tenido una disminución de 3 % en el primaje en dólares, lo cierto es que, en reales, en 2016 hubo un incremento de 2 % en las primas directas de marine, a diferencia del período 2014-2015, cuando se presentó un incremento del 38 % en el total de primas directas en reales.

Brasil: Primas y Siniestros 2013- 2016 (USD)



ALSUM 2017, SUSEP www.susep.gov.br

La abrupta caída en la tasa de crecimiento del 38 % al 2 % puede encontrar explicación en los siguientes determinantes:

1. Cambios en la legislación brasilera debidos a la implementación del Convenio de Basilea II (Solvencia II) del Parlamento Europeo en el país. Gracias al Convenio, SUSEP (Superintendencia de Seguros Privados) modificó la forma en que se recopilan los datos sobre primas, según los distintos ramos, permitiendo que coberturas que antes se enmarcaban en otros ramos pudieran contarse como de transporte o marine.

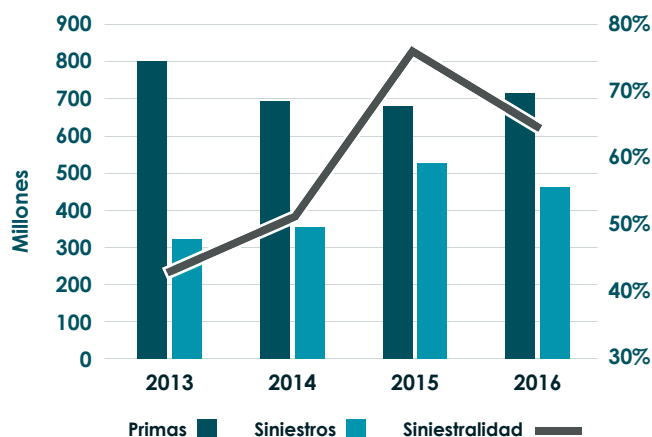
2. Aumento sostenido en la siniestralidad hasta 2015, lo que permite que el precio de los seguros

no caiga de la misma forma en que lo hace en otros países con ciclo blando, y que además incentive a que haya más contratación de seguros que en años anteriores. Vale la pena mencionar que hubo una reducción de 21 puntos en la siniestralidad respecto al 2015. Así, el loss ratio de 2016 fue de 48 %, mejorando el 69% de 2015.

MÉXICO, EL DE MAYOR CRECIMIENTO NOMINAL EN LA REGIÓN

Como se mencionó en el informe estadístico de 2015, el desempeño del mercado mexicano constituyó un caso atípico dado el estancamiento que registró el promedio latinoamericano. En 2016 las primas en dólares del ramo de marine —segundo en el ranking regional— reportaron un crecimiento del 5 %, al ubicarse en USD 33 millones. En pesos mexicanos el crecimiento de las primas alcanzó el 24 %, un ejemplo más del impacto de la devaluación en las economías de la región. Respecto a la siniestralidad, que alcanzó a estar en 75 % en 2015, mejora en 2016 al ubicarse en 64 %, aunque en pesos mexicanos hubo un crecimiento de 6 % en el valor de los siniestros pagados y sigue siendo México el país con mayor siniestralidad de la región.

México: Primas y Siniestros 2013- 2016 (USD)



FUENTE: ALSUM 2017, AMIS 2017.

Vale la pena recordar que en 2015 hubo un siniestro de grandes proporciones en Pemex, que desvió la tendencia de la siniestralidad y que puede ayudar a explicar la caída de la siniestralidad registrada en 2016.

CHILE: LEVE MEJORÍA EN LA SINIESTRALIDAD

Después de un crecimiento en primas de 2014 a 2015 del 5 %, el 2016 reportó un decrecimiento de 2 % en dólares, manteniendo el tercer lugar en primas en la región. Nuevamente, el factor devaluación desempeña un papel importante, pues en pesos chilenos el primaje aumentó 0,3 %.

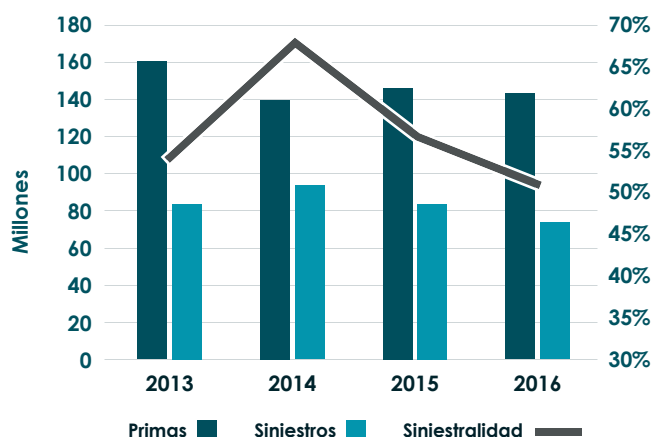
Por el lado de la siniestralidad, continúa la tendencia a la baja, al mejorar 6 puntos y pasar de 57 % a 51 %. Si bien esa mejora es importante para el país, en términos regionales pasó del tercer lugar en siniestralidad al segundo, debido a la fuerte reducción que presentó Brasil en este índice.

Respecto al mercado chileno, las compañías de seguros y de transporte están rápidamente internalizando procesos de gestión de riesgos, particularmente contra el hurto de mercancías, la mayor fuente de siniestros del país. Si bien este delito tiene un crecimiento importante en los últimos cinco años, la capacidad del mercado para adaptar mecanismos de seguridad ha logrado reducir la facilidad de los delincuentes para acceder a las mercancías.

El primaje para 2017, como sucede en varios países de la región, tiene poca expectativa de crecer, pues las tasas están tocando mínimos históricos y no se prevé que esto cambie en el corto plazo. Lo anterior ha derivado en un significativo crecimiento de coberturas no tradicionales, como el Stock Throughput y la consolidación de la cobertura de contenedores.

Se espera que a final de año se termine el período de transición que siguió a grandes fusiones entre compañías de seguros del país, y que representó la desaparición de tres de las marcas más reconocidas por su primaje y presencia. El arribo de compañías multinacionales e incluso multilaterales tiene la expectativa de elevar el nivel técnico, pero no necesariamente el nivel de primas a consecuencia del mercado blando por el que atraviesa el mercado. El eventual impacto en las tarifas que puedan causar los grandes siniestros ocurridos en 2017 en el Caribe y México, solo se evidenciará hasta las renovaciones de reaseguro para 2018.

Chile: Primas y Siniestros 2013- 2016 (USD)



Fuente: ALSUM 2017.

menor al promedio de la región en el ramo de transporte, en buena parte por el papel de los gerenciantes de riesgos que, de la mano con los aseguradores, la policía de carreteras y el sector privado, lograron disminuir con estrategias sencillas pero efectivas una buena parte de los siniestros por hurto terrestre.

Sin embargo, la tendencia a la baja en la siniestralidad de los tres años anteriores llegó a su fin en 2016, con un crecimiento en USD de 4 %, y de 11 % en pesos colombianos. El mayor porcentaje de crecimiento se dio en los siniestros de cascos, con un incremento de 17 % en la siniestralidad, y en menor proporción en el transporte de mercancías, con un aumento del 10 % en pesos colombianos.

COLOMBIA, LA DEVALUACIÓN SIGUE PESANDO

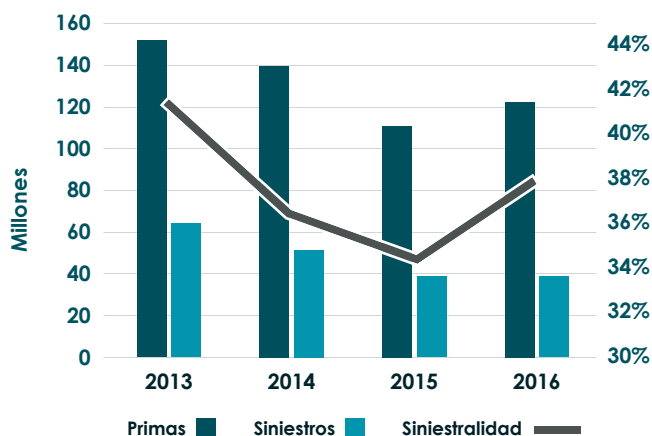
Después de haber sufrido una devaluación del 35 % en 2015 y una caída subsecuente de las primas denominadas en dólares del 21 %, en 2016 las primas en dólares decrecen en 8 %, lo que al menos refleja una desaceleración de la caída, que también se explica por la estabilización de la depreciación. Para 2017 se prevé una ligera revaluación del peso colombiano, gracias a que el precio del petróleo ha vuelto a máximos de hace dos años. En cuanto a las primas en pesos colombianos, se presentó un incremento del 2 % respecto a 2015.

Respecto a la siniestralidad, Colombia ha mantenido desde hace diez años una siniestralidad

Aunque es difícil determinar la razón de este crecimiento, dentro del mercado se han comenzado a comercializar algunas coberturas cuya frecuencia de reclamos es mayor, por ejemplo los camiones como cascos y no dentro de la cobertura de autos tradicional; respecto a la carga, durante 2016 se dieron fuertes pérdidas en el transporte de petróleo, sobre todo por saqueo y el paro camionero que se extendió por casi dos meses y tuvo represada la mercancía que debía salir del centro del país hacia la costa pacífica, particularmente a Buenaventura.

Las perspectivas del mercado colombiano para los próximos años son optimistas, tanto por la firma del acuerdo de paz con la guerrilla de las FARC, como por una leve mejoría en el comercio de bienes en la región.

Colombia: Primas y Siniestros 2013- 2016 (USD)

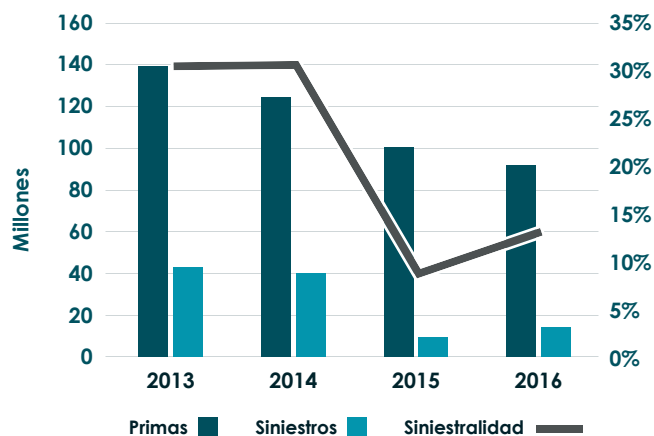


Fuente: ALSUM 2017.

ECUADOR: LA MEJOR SINIESTRALIDAD DE LA REGIÓN

A pesar de la salvaguarda a las importaciones impuesta por el anterior gobierno ecuatoriano, y lo que eso significa para el mercado de seguros marítimos que tuvo un decrecimiento del 9 %, el país subió en el escalafón regional al quinto puesto, ayudado por la fuerte devaluación de Argentina, que cayó al sexto lugar. Las salvaguardas se han venido desmontando paulatinamente desde abril de 2017, por lo que se prevé una mejoría en el comercio de Ecuador y en el nivel de primas para este año.

Ecuador: Primas y Siniestros 2013- 2016 (USD)



Fuente: ALSUM 2017.

La siniestralidad del país sigue siendo la mejor de la región, a pesar de haber crecido del 9 % al 13 %, entre 2015 y 2016. Vale la pena mencionar que el gobierno de Rafael Correa logró desmantelar varias bandas organizadas que asaltaban camiones en las carreteras nacionales; gracias a este esfuerzo, la siniestralidad cayó del 50 % en 2007 al 9 % en 2016.

Respecto al mercado asegurador, una nueva regulación nacional, que fijó en 8 millones de dólares el capital mínimo de las compañías de seguros, ha ocasionado una ola de fusiones que disminuyó de 36 a 28 el número de compañías, en año y medio que lleva vigente. Lo cierto es que el Gobierno había pensado en una mayor reducción, pero las compañías han diversificado su oferta, brindando nuevas coberturas en ramos que antes no eran tan apetecibles, ya fuera por falta de conocimiento técnico o por decisiones internas.

Esta situación, aunque le ha permitido a la mayoría de empresas mantenerse en pie, está creando una guerra de tarifas que agrava aún más el mercado blando que ya venía gestándose desde años atrás. También, ha permitido la entrada de coberturas como el Stock Throughput y el seguro de contenedores a una velocidad mucho más vertiginosa que en otros países, por lo que el siguiente reto para el mercado asegurador ecuatoriano será elevar su conocimiento técnico.

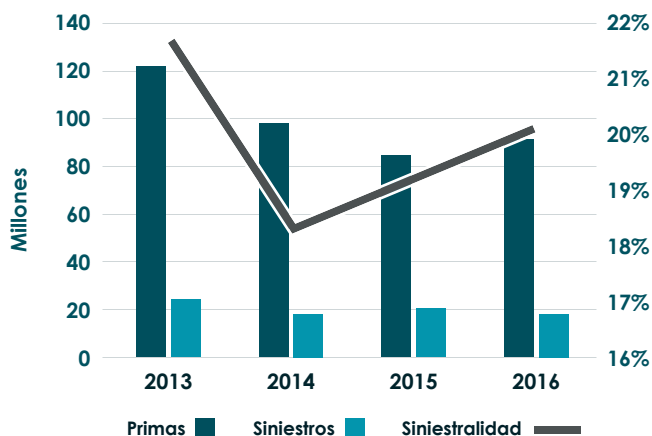
ARGENTINA:
IMPORTANTE CRECIMIENTO DE PRIMAS EN MONEDA LOCAL

En el país austral, a pesar de que en dólares se registró una fuerte caída en primas (-10 %) en moneda local se presentó un incremento importante (+40 %) lo que muestra, como en otros países de la región, que la devaluación generalizada puede esconder datos interesantes en cada país. En este caso hubo una devaluación de 52 %, impulsada sobre todo por la apertura del mercado cambiario en el gobierno de Mauricio Macri.

Argentina se ha caracterizado por mantener una siniestralidad muy baja en los últimos años, pero la tendencia desde 2014 es de incremento en este índice. Gracias a ello, Ecuador sobrepasó a Argentina en el ranking de siniestralidad en 2015, manteniéndose así en 2016, aunque alejándose paulatinamente.

Vale destacar que el gobierno de Macri expidió una resolución que impacta de forma directa al mercado reasegurador local, y que gradualmente aumenta el porcentaje de participación de la prima cedida por parte de las aseguradoras argentinas a reaseguradoras extranjeras. Este año el porcentaje es de 50 %, en julio de 2018 será de 60 % y finalmente en julio de 2019 quedará en un máximo de 75 %. Evidentemente varias reaseguradoras locales han optado por la fusión para hacer frente a las capacidades de empresas extranjeras, que ya han empezado a abrir oficinas en el país.

Argentina: Primas y Siniestros 2013- 2016 (USD)



Fuente: ALSUM 2017.



V CONGRESO LATINOAMERICANO DE SEGUROS MARÍTIMOS

LIMA  2017

ORGANIZA

ALSUM

 **APESEG**
Asociación Peruana
de Empresas de Seguros

El Congreso DE SEGUROS MARÍTIMOS Más Importante en Latinoamérica

16 AL 18
DE OCTUBRE
Swissôtel



 Assistcargo

LLOYD'S
agency


Munich RE

 Liberty
Seguros

CHUBB  GUY CARPENTER

helvetia 

 TransRe

 MAPFRE

 Swiss Re

 La Unión

 pacifico
seguros

 F&M
BEN-CAITE & MOLINA
CONSEJEROS

J. CORREA ABOGADOS S.A.S.
ABOGADOS LEGALES - FISCALIA AT-LAN



V CONGRESO
LATINOAMERICANO
DE SEGUROS MARÍTIMOS
LIMA 2017

LIMA, PERÚ

Sus paisajes, sus puertos, su comida y su historia nos convencieron una vez más para reunirnos al rededor de esta ciudad.

Este año Lima, Perú nos abre sus puertas para alojar el Congreso más grande de Seguros Marítimos en Latinoamérica.



HOTEL

Para nuestro congreso nos reunimos en el Swissôtel.

Agradecemos el acogimiento y el gran servicio que nos han prestado para lograr la excelencia en nuestro congreso.

Hotel de lujo elegante y moderno, el Swissôtel Lima se encuentra en el corazón de San Isidro, el distrito comercial, residencial y cultural más atractivo de la ciudad. Ubicado cerca del centro comercial y de compras central, el Swissotel Lima está a poca distancia del centro histórico de la ciudad de Lima y un solo 11 km (7 millas) del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.



PATROCINADOR
DIAMANTE



Gaining
insight
into your
risk

CONSULTING



INSURANCE



Coverholder at LLOYD'S

PATROCINADORES
ORO



PATROCINADOR
COCTEL DE BIENVENIDA



PATROCINADOR
COCTEL DE DESPEDIDA



V CONGRESO
LATINOAMERICANO
DE SEGUROS MARÍTIMOS
LIMA 2017

PATROCINADORES PLATA

CHUBB®

 **GUY CARPENTER**

helvetia 

 **MAPFRE** | GLOBAL
RISKS

 **TransRe**



OTROS PATROCINADORES


HINCAPIÉ & MOLINA
CONSULTORES

 **La Unión**
COMPAÑÍA NACIONAL DE SEGUROS S.A.


pacífico
seguros

J.CORREA ABOGADOS S.A.S.
ASESORES LEGALES • ATTORNEYS AT LAW



AGENDA

MARTES
17

⌚ 7:00 - 8:30
Registro y entrega de escarapelas
/ Hotel Swissôtel - Grand Salón

Mesa de registro: Foyer 2do piso Ala
nueva desde las 7:00

⌚ 8:30 - 9:45

Bienvenida y Conferencias de Apertura
Palabras de Bienvenida

👤 Eduardo Morón, APESEG, Lima

**Panorama del Seguro de Transporte y de la
Industria Naviera en LatAm**

👤 Leonardo Umaña, Alsum, Bogotá

**Innovación en la suscripción de Seguros
Marítimos**

👤 Peter Sydenham, Swiss Re, Londres

⌚ 9:45 - 10:15

Café. Visita Feria Comercial

⌚ 10:15 - 10:45

**Presentación Manual de Seguros de Transporte
de Carga**

👤 Mariella Dauphinee, IUMI

⌚ 10:45 - 12:30

Bloque 1

Responsabilidades Marítimas

**Tipos de fletamento de buques y su
aseguramiento**

👤 Luis Tojeiro, Atlantic Reinsurance Brokers

**Aseguramiento de la responsabilidad civil en
almacenes portuarios:**

Panel de debate.

Versión del Propietario:

Andrés Vargas, Sociedad Portuaria Regional de
Cartagena

Versión del Suscriptor:

Rodrigo Amengual, Head of Marine, QBE Miami

👤 Moderador : Jonathan Spencer, The Spencer
Company, New York

👤 Gustavo Yusti, ALS Admiralty Services, Buenos
Aires

LUNES
16

⌚ 19:00 - 21:30

Coctel de Bienvenida

Restaurante Felix Brasserie, ubicado a 52 mts del Swissôtel.
Entrega de Credenciales Lobby Hotel Swissôtel

⌚ 12:30 - 14:00

Almuerzo. Visita Feria Comercial

⌚ 14:00 - 16:00

Bloque 2

Cascos (Primera Parte)

Mapa de riesgos en un Astillero:

¿necesidades de seguro satisfechas?

👤 Ramón Velasco, Construcciones A. Maggiolo S.A. Lima

**Fundamentos de suscripción en seguros
para construcción de
embarcaciones**

👤 Claudio Verconich, Liberty International Underwrites
Canadá

Panel de Discusión / Preguntas del Auditorio
Moderador

👤 Jose Manuel Castillo, Mapfre Global Risks /
Presidente Comité de Cascos de ALSUM

¿ Qué tanto sabe usted de Cascos ?

Encuesta de sucripción de Cascos.

👤 Iván Huertas, Alsum, Bogotá

⌚ 16:00 - 16:30

Café. Visita Feria Comercial

⌚ 16:30 - 18:00

Bloque 2

Cascos (Segunda Parte)

**Lay-up: Qué es, riesgos asociados y esquemas
de aseguramiento**

👤 Javier Bru, IME, Panamá

**Elementos críticos en la suscripción de flotas
pesqueras**

👤 Jon Sánchez, Grupo Zeller

👤 Helge Volger, Grupo Zeller

Panel de discusión / Preguntas del auditorio

👤 Roxana Rios, Seguros Atlas, México

Cierre Primer Día

MIÉRCOLES 18

⌚ 8:30 - 11:00

Bloque 3

Carga

Condicionamiento en el Aseguramiento de demoras.

👤 Xavier Pazmiño, CHUBB, Miami

Evolución del Seguro de Transporte: Agregando Valor en cadenas de suministro globales

👤 Arnaldo Rotella, Crawford & Company, Santiago de Chile

Panel de debate

👤 Moderador: Leonardo Morales, Helvetia, Miami

⌚ 11:00 - 11:30

Café. Visita Feria Comercial

⌚ 11:30 - 12:30

Bloque 4

Transversal

El riesgo de licuefacción: determinante y relevancia en América Latina

👤 Thorger Scheel, Munich Re, Munich

El riesgo cibernético en transporte de carga: retos y oportunidades de aseguramiento

👤 Anthony Cowie, Swiss Re, New York

Responsabilidad Civil en Latinoamérica: límites de responsabilidad del transportista marítimo y aéreo

👤 Alex Guillaumont, Kennedys

👤 Marco Rivera Noya, Kennedys, Perú

⌚ 12:30 - 14:00

Almuerzo. Visita Feria Comercial

⌚ 14:00 - 16:00

Bloque 5

Talleres prácticos en sesiones simultaneas (selección libre inscripción previa mesa de registro)

Avería Particular

Presentación
Documento Alsum
Casos Prácticos

👤 Juan Carlos Martínez
CRM, Bogotá

Tribunal de Cascos Alsum

Jhon Correa

👤 John Correa
J. Correa y Asociados,
Bogotá

Cambio de Taller

Suscribiendo con
el Manual de
Seguros de
Transporte

👤 Mariella Duaphinee
Intact, Vancouver

Inspección y peritaje
de cascos:
pesqueros, pasajeros
y yates

👤 César Salerno,
Lloyd's Agency
para Bolivia,
Colombia y Perú

⌚ 16:15 - 16:45

Café. Visita Feria Comercial

⌚ 16:45 - 17:30

Bloque de Clausura

Conclusiones y reflexiones del V Congreso Latinoamericano de Seguros Marítimos: retos para los suscriptores

👤 Charlotte Warr, Sarnia Training Limited, Londres

Clausura del V Congreso Latinoamericano de Seguros Marítimos

👤 Junta Directiva de ALSUM

👤 Invitado especial: Pascal Barbato, Helvetia.

👤 Carmen Rosa Flores, RIMAC

Presentación del VI Congreso Latinoamericano de Seguros Marítimos

👤 Patrocinador Diamante

ASSISTCARGO

⌚ 19:00 - 22:00

Cena de Despedida



EL CONGRESO MÁS IMPORTANTE
DE SEGUROS MARÍTIMOS
EN LATINOAMÉRICA

CONFERENCISTAS



V CONGRESO
LATINOAMERICANO
DE SEGUROS MARÍTIMOS
LIMA 2017



Eduardo Morón

Presidente de Asociación Peruana de Empresas de Seguros, APESEG, Lima



Leonardo Umaña

Secretario General de Alsum, Bogotá



Peter Sydenham

Global Marine Head and Head Special Lines Asia en Swiss Re, Londres



Mariella Dauphinee

Marine Claims Manager Western Region en Intact, Vancouver
Miembro del Comité de Prevención de Pérdidas de la International Union of Marine Insurance IUMI



Luis Tojeiro

Atlantic Reinsurance Brokers



Jonathan Spencer, Moderador

Average Adjuster en The Spencer Company, New York



Gustavo Yusti

ALS Admiralty Services, Buenos Aires



Ramón Velasco

Ejecutivo Senior en Astilleros & Varaderos Construcciones A. Maggiolo S.A. Lima



Claudio Verconich

Liberty International Underwrites Canadá



José Manuel Castillo

Head of Marine en Mapfre Global Risks
Presidente Comité de Cascos de ALSUM



Iván Huertas

Jefe de Comunicaciones ALSUM



Javier Bru

CEO International Marine Experts IME, Panamá



Jon Sánchez

Grupo Zeller



Helge Volger / Hanseatic P&I

Grupo Zeller



Roxana Ríos

Gerente Marítimo y Aviación en Seguros Atlas, México



Xavier Pazmiño

SVP Head of Marine Latam en CHUBB, Miami



Arnaldo Rotella

Gerente Marine & Transportation en Crawford & Company, Santiago de Chile



Moderador: Leonardo Morales

SVP Head of Marine & Art en Helvetia, Miami



Thorger Scheel

Head of Section Africa, Middle East, Latam, Caribbean
All Marine Business en Munich Re, Munich



Anthony Cowie

SVP Head of Americas Ocean Marine en Swiss Re, New York



Alex Guillaumont

Head of Latin America and Caribbean practice en Kennedys



Marco Rivera Noya

Partner en Kennedys Peru.



Juan Carlos Martínez

CEO CRM en Risk Management, Bogotá



Jhon Correa

Abogado socio principal en J. Correa y Asociados, Bogotá



Mariella Duaphinee

Marine Claims Manager Western Region en Intact, Vancouver



César Salerno

Director Ejecutivo en Marconsult, Lima
Perito y Ajustador de Lloyd's Agency para Bolivia, Colombia y Perú

ALSUM
ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA
DE SUSCRIPTORES MARÍTIMOS

STAFF



ERIKA SCHOCH
Presidenta



LEONARDO UMAÑA
Secretario General



JUAN MANUEL AVELLA
Jefe Administrativo



IVÁN HUERTAS
Jefe de Comunicaciones



CAROLINA MERINO
Asistente Servicio al cliente



NANCY RANGEL
Ejecutiva de Ventas



ALI DÍAZ
Diseñadora

Durante el **V Congreso Latinoamericano de Seguros Marítimos** ALSUM presentará al público la

Cuarta edición del Manual de Seguros de Transporte Marítimo

Las primeras tres ediciones fueron autoría del señor Dante Di Liberto Di Tolla. En esta nueva edición sus hijos Mariella Di Liberto de Dauphinee y Dante Di Liberto Stagnaro, continuaron con su legado, al actualizar este Manual para convertirlo en una pieza infaltable en las Bibliotecas de las Compañías y personas involucradas en el ramo de Marine.

Algunos temas que podrá encontrar en el Manual:

Cláusulas de Carga A,B y C del Instituto de Londres (2009), reseña del Marine Insurance Act de 2015, comentarios de los INCOTERMS 2010, y actualizaciones a: Cláusulas del Instituto para Comercio de FOSFA (A, B y C); Cláusulas del Instituto para Alimentos Congelados/Refrigerados; Cláusulas del Instituto para Carne Congelada/Refrigerada

PRECIO

USD 120

PARA AFILIADOS ALSUM



V CONGRESO
LATINOAMERICANO
DE SEGUROS MARÍTIMOS
LIMA 2017

**ADQUIÉRALO DURANTE EL CONGRESO
Y AHORRE LOS GASTOS DE ENVÍO**



6 CICLOS DE ESTUDIO

Utilizamos ciclos de estudio que le permitirán capacitarse y adquirir diversos conocimientos



Con el Elearning 2.0 de Alsum podrá adquirir los conocimientos necesarios para **CERTIFICARSE COMO SUSCRIPTOR DE SEGUROS DE TRANSPORTE.**

ACREDÍTESE



AL ALCANCE
DE UN CLIC

www.alsum.co/elearning



ESTADÍSTICAS DEL CONGRESO

Más de 200 participantes de 17 países diferentes:

 Alemania	 Estados Unidos
 Argentina	 México
 Brasil	 Panamá
 Canadá	 Perú
 Chile	 Reino Unido
 Colombia	 Suiza
 Costa Rica	 Uruguay
 Ecuador	 Venezuela
 España	



V CONGRESO
LATINOAMERICANO
DE SEGUROS MARÍTIMOS
LIMA  2017

Representantes de 11 diferentes tipos de compañías involucradas en el sector de los seguros marítimos:



DEMORAS: ¿HAY EN EL MUNDO ALGÚN PRODUCTO QUE LAS CUBRA?



En Latinoamérica el tema de las demoras sigue siendo, en el mejor de los casos, un tabú. Ya sea por costumbre del mercado, por la frecuencia de suceso o por la imposibilidad de calcular el riesgo, lo cierto es que el mercado regional excluye las demoras de los contratos tradicionales de seguro de transporte de mercancías, y al menos en el corto plazo no parece que la situación vaya a cambiar. Pero, ¿sucede lo mismo en otras partes del mundo?

La respuesta es no y vamos a ver un ejemplo de ello estudiando una de las opciones que ofrece el mercado, concretamente desde Londres, y que ya es conocido por algunos suscriptores de marine de la región. El contexto en el que se ofrece la cobertura es el siguiente:

Existen vacíos en el mercado de seguros de lucro cesante tradicional frente a coberturas para las consecuencias financieras derivadas del retraso, desencadenadas por otros riesgos distintos al daño físico.

Además, y es algo que afecta tanto a Latinoamérica como al resto del mundo, las largas cadenas de abastecimiento y la tercerización de los medios de producción tienen una gran cantidad de riesgos conexos que impiden, más veces de

las deseadas, que los clientes finales estén 100 % satisfechos con los tiempos de entrega; sobre todo, hay una mayor vulnerabilidad de los productos estacionales en cuanto a fallas en la cadena de abastecimiento, lo que quiere decir que si su producto se demora más de la cuenta, no podrá, por ejemplo, ser vendido a tiempo para Navidad.

De lo anterior se deriva el producto "Seguro de interrupción de negocios" o Trade Disruption Insurance (TDI), que se define como una póliza que cubre un evento asegurado no limitado al daño o la pérdida físicos. Dentro de las opciones puede incluir cobertura para riesgo político, embargos políticos, y terrorismo y guerra, así como insolvencia de los proveedores. Dentro de la póliza pueden encontrarse también coberturas ya ofrecidas en Latinoamérica como: lucro cesante (tradicional), costos y gastos extraordinarios, costos de relocalización y penalidades contractuales.

Ahora bien, no es una cobertura todo riesgo, sino de riesgos nombrados:

Riesgos físicos: pérdida y daño, según las coberturas tradicionales de seguros de transporte; incendio, inundación y desastres naturales; accidentes con el medio de transporte donde se llevan las

mercancías, o donde se pretendía llevarlas; cierres de emergencia o bloqueos de canales, puertos, aeropuertos, carreteras o vías terrestres.

Riesgos políticos: denegación del capitán de una embarcación a proseguir por una zona de riesgo, bloqueo militar de un área, cierre de fronteras, sanciones y embargos, confiscación o nacionalización de bienes de propiedad del proveedor o incluso de la carga, los tumultos, las conmociones civiles, los daños maliciosos, el terrorismo y la guerra.

El suscriptor debe conocer la ruta de entrega planeada, comenzando por el puerto de salida y continuando a lo largo de la ruta por la cual el agente de flete o el asegurado definió enviar las mercancías o el medio de transporte, o la ruta en que se tenía la intención de enviarlas o el medio. En ausencia de cualquier definición específica o plan de ruta, sería determinada en la ruta acostumbrada y razonable para las mercancías o el medio de transporte que se envían.

A pesar de cubrir terrorismo y guerra, excluye cualquier tipo de huelga, así como la insolvencia o negligencia financiera (a menos que haya un seguro nombrado de insolvencia) y el riesgo nuclear. Como garantía, el cliente debe tener un seguro todo riesgo para el valor total de venta.

Durante su exposición en el V Congreso Latinoamericano de Seguros Marítimos, Xavier Pazmiño, Marine Vice President de CHUBB y miembro del Comité Ejecutivo de ALSUM, analizará las coberturas y exclusiones más frecuentes en el aseguramiento de la pérdida financiera derivada de las demoras. El Comité Técnico de Carga de ALSUM llevó a cabo varios conversatorios sobre la materia y sobre sus distintas dimensiones y entendimiento en varios países de la región; la ponencia de Pazmiño recoge los diferentes puntos de vista, definiciones y dudas que el asunto genera en los suscriptores de la región. Las memorias del evento estarán disponibles en: www.alsum.co/congreso2017, a partir del 30 de octubre de 2017.

The logo for Assistcargo, featuring a green square icon with a white stylized 'A' followed by the word 'Assistcargo' in a bold, green, sans-serif font.

CHL · MEX · ARG · URY · USA · PER

LÍDERES EN LA REGIÓN
EN MATERIA DE GERENCIAMIENTO DE RIESGOS



SOLUCIONES
A MEDIDA



AHORROS
SIGNIFICATIVOS



INTEGRACIÓN
TECNOLÓGICA

WWW.ASSISTCARGO.COM

SISTEMAS DE CONTROL EN LA CADENA DE ABASTECIMIENTO PARA PRODUCTOS DE TEMPERATURA CONTROLADA



Óscar Julián Vanegas Ramírez
Líder de Administración de Riesgos y Consultoría
Grupo OET - Organización El Transporte
<http://www.grupooet.com/>

El tema que vamos a abordar en el presente artículo tiene un campo de acción y de implementación tan amplio, que durante más de 15 años lo he venido trabajando y todavía considero que tengo mucho por aprender, y así seguir sorprendiéndome con lo que surge cada día en este campo de los productos de Temperatura Controlada. Espero poder dejar algo de esta experiencia y abonar un granito de arena a todos aquellos que, al igual que yo, les interesa la Cadena de Abastecimiento y la Cadena Logística de los productos de Temperatura Controlada. Antes de hablar de nuevas tecnologías, debemos comenzar con unos pequeños antecedentes que considero relevantes para este artículo, el cual aportará en lograr nuestro objetivo de ayudar a minimizar y controlar los riesgos de los productos de Temperatura Controlada.

Los modelos de producción de las empresas que fabrican y comercializan productos de Temperatura Controlada, sumado a la globalización, el comercio internacional y el transporte multimodal, han generado que los centros de fabricación se especialicen en productos a nivel mundial; este modelo de producción a escala ha ocasionado que los centros de distribución y acopio requieran un aumento de capacidad de almacenamiento y de control de tiempos e inventarios, así como los proveedores de transportes han implementado unidades de negocios especializadas en productos de Temperatura Controlada.

La comercialización de mercancías de Temperatura Controlada es de índole global y una de las industrias que mayor inversión en innovación y nuevos productos tiene es el sector farmacéutico. Se calcula que este invierte alrededor de 400 millones de dólares en investigación para la introducción de nuevos productos al mercado, con un tiempo de análisis de aproximadamente 14 años.¹

No solo en los productos farmacéuticos se observa un cambio en los modelos de producción (las carteras de medicamentos están evolucionando de una dependencia en medicamentos de moléculas pequeñas/químicos hacia fármacos biotecnológicos estructuralmente más complejos, que tienen requisitos de temperatura mucho más estrictos²). El sector de alimentos y otros productos de Temperatura Controlada presentan constantes cambios que buscan satisfacer las necesidades del consumidor final, ya que los niveles de calidad son cada vez más exigentes en cuanto al tiempo de entrega y los valores agregados de los productos que consume el usuario final.

La Cadena de Abastecimiento debe garantizarle al productor que los bienes que lleguen al consumidor final cumplan con estos niveles requeridos y con los estándares de seguridad y el marco regulatorio, los cuales son cada día más estrictos en los países en donde se necesita el producto. Igualmente, el sector de transportes presenta cambios y reacomodación de los principales actores, que ha provocado modificaciones en la

¹ Joseph A. Dimasi, Ronal W. Hansen y Henry G. Grabowski, "The Price of Innovation: New Estimates of Drug Development Cost".

² Lisa Harrinton, "Nueva radiografía: cadena de frío para la industria farmacéutica".



Cadena, aumento en los tiempos de permanencia y una mayor necesidad de información para tiempos y movimientos.

Al igual que los productos, el riesgo de la Cadena de Abastecimiento está en una constante evolución, lo cual nos enfrenta en la presente década a nuevos factores de riesgos no sistemáticos, que han evolucionado debido a riesgos sociales, naturales y de compatibilidad de las cargas. A esto debemos sumarle la presión intensa de los costos, que deben afrontar los productores como sus proveedores de servicio de la Cadena de Abastecimiento.



La Gestión Integral del Riesgo es un modelo de administración de riesgos que se está implementando desde hace aproximadamente 15 años. Ha permitido ampliar la visión y las oportunidades que se pueden desarrollar en los modelos de la Cadena de Abastecimiento, optimizando los recursos de los modelos de administración de riesgos, que a principios del siglo XXI se enfocaban por ramos o líneas de servicios de las organizaciones, sin identificar la correlación que tenían los diferentes programas de administración de riesgos que se implementaban en una misma organización.

Estos modelos de Gestión Integral del Riesgo permitieron que los avances tecnológicos de control y monitoreo que se estaban implementando en las líneas de servicios de Inventarios, Tráfico y hasta Seguridad Nacional, se pudieran desarrollar en los sistemas de la Cadena de Abastecimiento, en los que los reportes por puestos de control virtuales, enturramiento previo arribo y optimización de los tiempos en los patios de contenedores y

camiones, se lograron hacer de manera eficiente y, por consiguiente, se presentara una reducción de tiempos y de costos de las compañías, así como una optimización de la información.

Ahora bien, para entrar en el tema de las tecnologías que actualmente se utilizan para los productos de Temperatura Controlada, encontramos unos básicos con los cuales logramos que estos bajen su temperatura, como son el hielo y la nieve, empleados para disminuir la temperatura de los productos de bajo volumen. Para mayores volúmenes tenemos la nieve carbónica y el nitrógeno líquido, junto con las mezclas eutécticas.

El tipo de producto que se empleará varía, teniendo en cuenta sus características físicas y químicas, el volumen de humedad requerido y la clase de consumo que tendrá el bien. Debido a esto, cuando hablamos de productos de Temperatura Controlada debemos hablar de la ficha técnica del producto. Esta es la carta de navegación para la manipulación, el almacenamiento, el transporte, la distribución y hasta la destrucción del bien, la cual es de obligatoriedad que los fabricantes o productores de los bienes las compartan con los que interactúan en la Cadena de Abastecimiento, y estos tienen la obligación de compartirla y formar en ella hasta el último eslabón de su cadena de servicio.

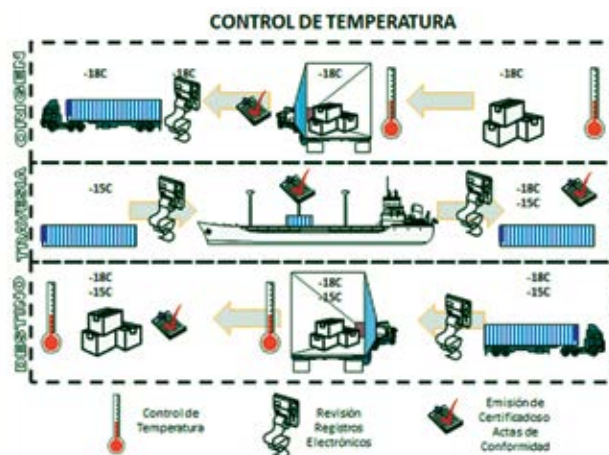


Imagen 1: Ejemplo de control en proceso de contenedores. Fuente: Mauricio Martínez - CRM Consulting Services: Protocolo Control Productos Fríos.

Gracias a esta ficha técnica podemos hacer un control mundial del producto, para buscar minimizar los riesgos de este y cumplir con el marco regulatorio de cada nación y con el de calidad, prometido al cliente final.

Como la Cadena de Abastecimiento nos hace interactuar con diferentes actores del mundo, el control de la trazabilidad se hace fundamental en los valores agregados que ofrecen los transportadores, como los operadores logísticos, en los cuales encontramos desde servicios de control y transporte básicos, hasta servicios *premium*³, que incluyen constante monitoreo y varias opciones de temperatura. Pero en general, los operadores logísticos de talla mundial ya cuentan con servicios de monitoreo de temperatura y humedad, seguridad y control de aperturas, alertas de tiempos y movimientos, además de información actualizada en las páginas de sus portales web.

Gracias al internet, desde el ámbito logístico se ha permitido que los procesos puedan ser visualizados prácticamente en tiempo real y la toma de decisiones se ha facilitado a lo largo de la Cadena de Abastecimiento; pero para entender mejor el concepto de internet en la Cadena de Abastecimiento, me remito a Merrill Douglas, quien hace la siguiente referencia: “El internet de las cosas es la posibilidad de utilizar una variedad de dispositivos diferentes para reunir información, iniciar actividades, controlar los procesos o poner las cosas en marcha”, explica⁴.

Esto lo estamos viendo en el día a día de los procesos que intervienen en la Cadena de Abastecimiento de productos de Temperatura Controlada, en los cuales los operadores de los almacenes realizan sus procesos apoyados en tablets, en las que cuentan con información de los lotes, fecha de fabricación, rango de temperatura, ubicación, cubillaje y otros datos relevantes que han sido suministrados en la ficha técnica del fabricante. En tal sentido, ya no vemos las típicas tablas de madera debajo del brazo del jefe de patio, con una lista de productos en existencia y las anotaciones hechas a mano, las cuales al final de la jornada estaban tan contaminadas que no permitían ser legibles y, en muchos casos, se debía suponer lo que estaba allí documentado. Actualmente gracias a la información dada por los sistemas de Códigos de Barras y de los Sistemas de Identificación por Radiofrecuencia (RFID, por su sigla en inglés), realizar la trazabilidad de los productos en los procesos de almacenamiento, cargue y transbordo ha facilitado el seguimiento

“ Los sistemas de empaque y embalaje permiten que el producto no gane temperatura durante su transporte y almacenamiento, y protegen la integridad del producto hasta su entrega final. ”

de la carga y así los operadores disponibles en cada proceso cuentan con información relevante que disminuye las fases de ubicación de la carga y el cubillaje en la unidad de transporte.

Internet ha permitido mejorar las condiciones de empaque primario y secundario de las cargas de temperatura controlada, ya que en el sitio en donde se identifica una novedad de la carga, la información es entregada a los productores, quienes disponen de nuevos empaques y retroalimentan a sus proveedores, los cuales han tomado medidas para disminuir los reprocesos y de esta forma optimizar los costos de los productos terminados; esto mismo lo vemos en las normas de calidad disponibles para el embalaje, las cuales han evolucionado en la última década debido a los cambios regulatorios que se presentan mundialmente y a la necesidad del mercado de garantizar la calidad y satisfacción del cliente final.

Los sistemas de empaque y embalaje permiten que el producto no gane temperatura durante su transporte y almacenamiento, y protegen la integridad del producto hasta su entrega final.

Este eslabón es un costo oculto que muchas empresas no cuantifican en sus procesos, debido a los reprocesos en que se debe incurrir para reempaque, logística inversa e imagen corporativa.

Por este motivo, la inversión en nuevas tecnologías permite tener empaques más resistentes a la humedad y amigables con el medioambiente, con lo cual se logra una disminución de las novedades en la carga y en las pérdidas menores.

³ DHL Colombia: www.dhl.com.co

⁴ Merrill Douglas: *Lo que nos depara el futuro.*

	NF S 99 700 (AFNOR)	NF S 99 700 (AFNOR)	NF S 99 700 (AFNOR)	NF S 99 700 (AFNOR)	NF S 99 700 (AFNOR)
AÑO DE PUBLICACIÓN	2007	1999 REVISADO EN 2007	2006	2002, 2007 Y 2010	2005
EDITOR	AFNOR	ASTM	DIN	ISTA	OMS
ESTATUTO DEL REFERENCIAL	NORMA	NORMA	NORMA	GUÍA, PROCEDIMIENTO Y ESTÁNDAR	GUÍA
CAMPO DE APLICACIÓN	EMBALAJES ISOTÉRMICOS PARA LOS PRODUCTOS SANITARIOS	EMBALAJES ISOTÉRMICOS EN GENERAL	EMBALAJES ISOTÉRMICOS EN GENERAL	EMBALAJES ISOTÉRMICOS EN GENERAL	EMBALAJES ISOTÉRMICOS PARA LAS VACUNAS
CONTENIDO	1 MÉTODO DE CALIFICACIÓN Y 2 PROTOCOLOS	1 MÉTODO DE CALIFICACIÓN	1 PRUEBA	1 PROCEDIMIENTO DE PRUEBA	1 PROCEDIMIENTO DE PRUEBA
PERFILES DE TEMPERATURA	21 PERFILES CÍCLICOS VARIABLES	NO	1 PERFIL CONSTANTE 72Ha + 30°C	12 PERFILES CÍCLICOS VARIABLES	2 PERFILES CONSTANTES 48h a + 43°C Y -5°C
CANTIDAD Y EMPLAZAMIENTO DE LAS SONDAS	SI	NO (ÚNICAMENTE RECOMENDACIONES)	1 SONDA EN EL CENTRO	NO (ÚNICAMENTE RECOMENDACIONES)	SI
PRODUCTO PRUEBA ESTÁNDAR	SI	NO	NO	NO	NO
TOMA EN CONSIDERACIÓN DE LAS INCERTIDUMBRES DE MEDIDA	SI	NO	NO	NO	NO

El monitoreo no es 100 % en tiempo real, debido a que se depende de la disponibilidad de la red para la transmisión de los datos, y considero que a todas las personas nos ha pasado que queremos hacer una llamada y la red de operador del móvil está saturada o debemos enviar un archivo por correo electrónico, y aunque nuestra bandeja de enviados dice que ya está en internet, este no llega al destinatario. Esto mismo ocurre en los procesos de la Cadena de Abastecimiento actuales:

- El operador de la bodega no relaciona la ubicación de la carga en tiempo real.
- Las novedades no son informadas al consignatario de la carga.
- La unidad de GPS del vehículo se encuentra en una zona gris.
- La motonave que atracó en puerto no tiene todas las listas de empaques en la plataforma, entre otros.

Estamos siempre a merced de la disponibilidad de la información y para el transporte de la mer-

cancía de Temperatura Controlada, esta es fundamental para controlar el estado de la carga, los tiempos y movimientos y la toma de decisiones.

Actualmente en el mercado contamos con dispositivos que se ubican dentro del empaque secundario o en el embalaje de la carga, los cuales permiten:

- Imprimir o descargar a una plataforma la bitácora de la temperatura del producto o ambiente, durante el proceso monitoreado, el cual no es en tiempo real y solo nos deja conocer cuando se presentó la novedad.
- Testigos electrónicos, que en caso de presentarse una temperatura fuera del rango establecido activa alarmas sonoras y electrónicas, para la verificación por parte del personal designado.
- Sensores de monitoreo, los cuales su número puede variar de acuerdo con el volumen y tamaño de la unidad de transporte o

de almacenamiento, los cuales transmiten la información de la temperatura del producto, temperatura ambiente, nivel de humedad, detenciones del sistema de refrigeración y apertura de puertas, entre otros.



Imagen 2: Ultimate visibility with Remote Container Management. Fuente: www.maerskline.com: Ultimate visibility with Remote Container Management.

Como vemos en este artículo, los sistemas de control y monitoreo de la carga disponibles en el mercado se acomodan a las necesidades del cliente, pero su elección depende de costos, valor de la carga, nivel de seguimiento requerido y legislación vigente.

Lo fundamental para que estos sistemas de control, desde el más básico hasta el robusto, tengan una aplicabilidad en la Cadena Logística, es la plataforma en que se administra la información y que permita hacer big data, fundamental para las personas de Logística, porque la persona que cuenta con la información y solo la almacena está perdiendo un recurso fundamental para las organizaciones, las cuales requieren que las personas encargadas puedan generar modelos que les permitan hacer informes de ciclicidad de productos, predicción de consumo y diseñar programas de planes de continuidad de negocios, que es una información importante para el staff de cualquier tipo de organización.

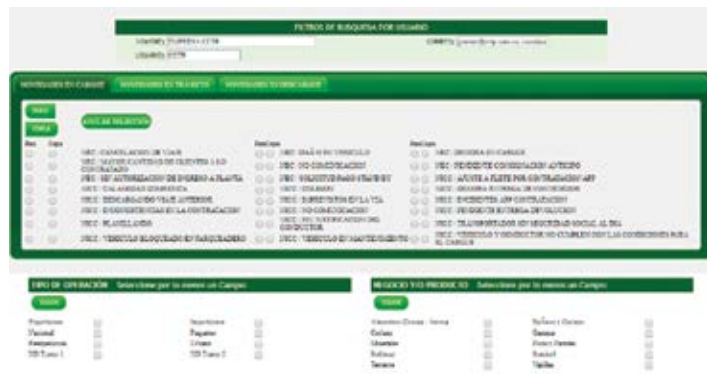
Las plataformas en las cuales procesamos nuestra información deben ser flexibles, que permitan al usuario crear los módulos de acuerdo con su modelo de negocio, recibir información de sus pro-

veedores y procesarlas en una sola aplicación, y que esté disponible para sus equipos móviles, según los perfiles de seguridad establecidos. Así mismo, contar con unos niveles de seguridad y respaldo que cumplan con los estándares requeridos a nivel mundial y con la legislación requerida.

En las plataformas en donde se recibe la información que llega por vía internet, 3G, LTE, GPRS o satélite modo dual, se procesan los datos, se crean las fichas técnicas, se generan las políticas y las alertas que son transmitidas por correo electrónico, mensaje de datos, alerta sonora u otros; es la base del control y la trazabilidad de los productos de Temperatura Controlada. ¿De qué nos sirve si en un contenedor instalamos cinco sensores, que nos monitorean todas las características del producto, del ambiente, del embalaje, de la unidad de transporte, desde el origen hasta el destino, si la información que se recibe debe ser descargada en un software que debe ser manipulado por un funcionario del proveedor, el cual cuando llega a sus instalaciones procesa la información y la envía en un archivo no modificable a un celular con frecuencia EDGE?

La plataforma Avasant cuenta con la posibilidad de incorporar para los propietarios de la carga, una vista y gestión integral de todos los despachos de las empresas de transporte que mueven sus productos, desde un software 100 % en la nube, a través de un entorno web, lo que permite tener un acceso desde cualquier sitio con conexión a internet. Es de esta manera que se pueden cuidar detalles de novedades especiales en el tracking de cada despacho, las cuales pueden ser alimentadas a través del GPS y los múltiples sensores disponibles hoy en el mercado para la seguridad y el tratamiento especial de la mercancía, como lo es la cadena de frío, al cuidar eventos como apertura de puertas y fluctuaciones de temperatura gestionados de manera automática a través de una matriz de comunicaciones parametrizada en el sistema, en la cual cada evento puede desencadenar un flujo de notificaciones a los usuarios directamente implicados en el tratamiento de la novedad. El sistema es parametrizado para recibir o consultar determinados eventos por conexión webservice con el proveedor del servicio GPS. Dichos eventos son homologados en el software con una nove-

dad que describe de forma más amigable para el usuario la situación presentada, y a su vez es asociada a uno o varios usuarios que son notificados por correo electrónico para la información y oportuna gestión del evento.



Por otra parte, también es posible incorporar la App Avansat, con la cual se pueden controlar las etapas de cargue, tránsito y descargue con retroalimentación directa del transportador, anexando texto e imágenes en tiempo real como evidencia del proceso que lleva la mercancía. Todo lo anterior permite optimizar el proceso de control de tráfico desde diferentes puntos de vista: mejor aprovechamiento de los recursos para realizar el tracking de los despachos, gestión oportuna de eventos que requieran una atención especial,

para evitar pérdida o deterioro de la mercancía, e información más detallada y oportuna del estado de cada despacho, entre otros.

Como vemos, actualmente contamos con herramientas que nos permiten monitorear la Cadena de Abastecimiento (Sensores, RFDI, Códigos de Barras y GPS, entre otros), las cuales están disponibles para cualquier usuario de la cadena de los productos de Temperatura Controlada, pero se requiere de plataformas de información que reciban los datos para su procesamiento, generen las alertas necesarias, y que sean transmitidos por los canales de fácil acceso para los usuarios (internet, APP, SMS y correo electrónico, principalmente) para la toma de decisiones, y que nos posibiliten aumentar la productividad de la Cadena de Abastecimiento y minimizar los riesgos no sistemáticos.

Igualmente, debemos recalcar la necesidad que tenemos para que el factor humano cumpla con los protocolos definidos para con los productos, estándares de calidad y marco regulatorio requeridos por tipo de productos; y aunque los documentos existen, la comunicación debe llegar hasta el eslabón más débil de la cadena y la formación nunca debe detenerse.



VI Congreso Latinoamericano de Seguros Marítimos

BUENOS AIRES 2018

ORGANIZA

ALSUM
ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA
DE SUSCRIPTORES MARÍTIMOS

AACS
Asociación Argentina de
Compañías de Seguros
120 años

PATROCINA

Assistcargo



 Lugar:
Hotel Panamericano
Buenos Aires, Argentina

 Para más información:
Juan Manuel Avella
juan.avella@alsum.co

ABC DE LA COBERTURA Y LOS CLUBES DE P&I



El desarrollo de la actividad marítima conlleva riesgos distintos para cada uno de los actores que participa de ella. A través de los años, generalmente por una evolución legal derivada de siniestros, estos riesgos se han ido incrementando y poniendo en riesgo la estabilidad financiera de los involucrados; ya sea a través del mercado asegurador o, como veremos más adelante, de los Clubes de P&I, los armadores y navieros —actores en quienes nos centraremos—, consiguen el respaldo que necesitan para llevar a cabo su negocio o tarea, dejando en un segundo plano el miedo a los riesgos a los que se enfrentan.

Contexto histórico

Algunos cientos de años atrás, los armadores tenían pocas cosas de qué preocuparse, aunque no por ello carentes de importancia; su barco era prácticamente el único problema del que debían preocuparse, pues la pérdida de este resultaría en una pérdida financiera directa. No existía la responsabilidad hacia el barco o la propiedad de terceros, tan familiar en la actualidad, por lo que en ese momento la necesidad de seguros de responsabilidad era inexistente.

Sin embargo, la actividad mercantil del Reino Unido, razón y causa de su expansionismo colonial en todo el mundo, y el avanzado derecho común británico (common law) fueron exponiendo a los armadores a una gama más amplia de problemas que afectaban directamente su cuenta bancaria; el mercado, más temprano que tarde, respondió ante esa nueva demanda de respaldo, y poco a poco fueron creándose toda serie de instituciones que hoy en día soportan el intercambio de mercancías a nivel global. El café Lloyd's fue uno de esos primeros lugares en los que empezaron a ofrecerse los primeros seguros marítimos del mundo: los armadores acudían a este lugar y encontraban un buen número de personas dispuesto a ofrecer el respaldo financiero que un armador requería, en caso de no tener éxito en su aventura marítima. Ahora bien, los señores del café Lloyd's aceptaban gustosos cubrir los riesgos físicos del barco, por ejemplo, colisión, hundimiento y todos aquellos relacionados con

los "peligros del mar" y los "actos de Dios". Cabe anotar que no lo hacían por el 100 % del valor del buque, sino por el 75 % de este, generalmente.

No obstante, la actividad marítima británica era tan intensa que no pudo más que empezar a crear problemas entre los participantes del transporte de mercancías y dueños de los barcos; rápidamente, la jurisprudencia fue desarrollando el concepto de responsabilidad (liability), extendiéndola como preocupación y como asunto por resolver a toda la industria mercante.

Así pues, los armadores no solo empezaron a enfrentar los peligros del mar, los actos de Dios y el riesgo de colisión, sino que debían cuidarse de la responsabilidad —financiera— de dañar la propiedad de un tercero (barco, muelle u otro), la de matar —accidentalmente, por supuesto— a alguien en el desarrollo de la aventura marítima, e incluso, la responsabilidad por responder por la mercancía que llevaban (aunque esto se reglamentó mucho más tarde con las Reglas de la Haya, en la década los 20, empezando el siglo XXI).

Con estas preocupaciones, los armadores se acercaron a los señores del café Lloyd's para pedir respaldo, pero, al revisar la incipiente jurisprudencia, dichos personajes se mostraron reacios a aceptar esos riesgos, y los pocos que se atrevían pedían primas demasiado altas para ser prácticas para los armadores. Una situación parecida ocurría con compañías o agrupacio-

nes de aseguramiento que empezaban a aflorar, como la Royal Company o London Assurance.

La creación de los Clubes de P&I

Al verse indefensos ante esta situación, los armadores decidieron buscar respaldo en los únicos que podían ofrecérselo: ellos mismos. Reunidos en organizaciones formadas por armadores y para armadores, y donde los "aseguradores" eran los mismos asegurados, los dueños de los barcos pudieron proteger sus intereses y hacer frente a los reclamos a los que debían responder. Así nacieron los Clubes mutuales de Protección e Indemnización (P&I), que conocemos hoy en día.

Pero, ¿por qué "P&I"? Aunque la traducción sea bastante sencilla y en la actualidad no haya ninguna distinción entre los riesgos cubiertos, lo cierto es que Protección se refería a los riesgos de responsabilidad por colisión y muerte o lesiones personales, mientras que Indemnización hacía referencia al riesgo de pérdida o daño de la mercancía.

El término "mutual" distingue a estas organizaciones de otras porque todos los miembros cuidan de los intereses de los otros, sin inversionistas o clientes externos. Más adelante en la historia aparecieron mutuales de agricultores (Mapfre), de trabajadores, etc., todas con objetivos similares, aunque con evidentes medios y riesgos distintos. Volviendo a los armadores, cada uno aporta proporcionalmente al riesgo que está trayendo respecto al conjunto total, y, además, cada año todos debían aportar —siempre proporcionalmente— lo que se gastó en reclamos el año anterior, sea que hayan sido afectados directos o no de estos reclamos. La práctica actual es no pedir lo que se pagó el año anterior sino presupuestar lo que podría gastarse el siguiente año, con los ajustes o las reservas a las que haya lugar después de los resultados reales.

P&I en la actualidad

Ahora, los Clubes de P&I no son los únicos que cubren los riesgos anteriormente mencionados, pero es posible encontrar compañías aseguradoras o sindicatos de Lloyd's ofreciendo dichas coberturas. Hay, sin embargo, algunas diferencias para mencionar.

Aportes: en los Clubes de P&I puede haber solicitud de nuevos aportes dependiendo los reclamos, mientras que las compañías de seguro tienen una prima fija, a menos que el riesgo cambie.

Límites de cobertura: los clubes más grandes pueden ofrecer ya sea coberturas significativas (por ejemplo, lesiones personales de pasajeros y tripulación de alrededor de 3 mil millones de dólares) o efectivamente ilimitadas (dependiendo del siniestro); por su parte, el mercado de primas fijas ofrece límites mucho más bajos, de alrededor de 500 millones de dólares.

Prevención de pérdidas: ya que su objetivo es cuidarse los unos a los otros, los Clubes de P&I invierten una cantidad significativa de presupuesto en prevención de pérdidas y difusión del conocimiento. Además, generalmente tienen correspondientes en varios puertos alrededor del mundo que asisten a los miembros si un problema ocurre; las aseguradoras pueden llegar a ofrecer servicios para programas de prevención de pérdidas, pero no suelen tener una red de personal de apoyo alrededor del mundo.

COBERTURAS DE P&I EN LA ACTUALIDAD

Por la evolución constante de la jurisprudencia, así como por la entrada en vigor de ciertas convenciones internacionales que rigen la actividad marítima, los riesgos cubiertos bajo P&I han ido creciendo; hoy en día dichos riesgos pueden dividirse en cuatro grandes grupos:

 RIESGOS DEL BUQUE	Riesgos del buque, Contaminación, Remolque, Colisión, Contacto con objetos, Remoción de escombros (solo si es obligatoria), Cuarentena.
 RIESGOS DE LA CARGA	Daño a la carga, pérdida de la carga, falta de entrega, Avería gruesa, al no poder reclamarla de otras partes involucradas, cuando el seguro de cascos es insuficiente Multas
 RIESGOS HUMANOS	Tripulación, Pasajeros, Otros – invitados, Otros – no invitados Guerra (generalmente excluida, pero disponible).
OTRAS COBERTURAS	Huelga, Flete, Demoras y Defensa legal – FD&D, Fletadores

EL INTERNET DE LAS COSAS Y LA PREVENCIÓN DE DAÑOS EN TRANSPORTE



A diario leemos gran cantidad de artículos respecto a la revolución tecnológica, las plataformas disruptivas y, entre otros muchos nombres exóticos, también se menciona en el top ten al “internet de las cosas” (IoT) y su impacto en la vida cotidiana.

Si simplificamos el concepto de internet de las cosas vamos a ver que de lo que se trata es de la posibilidad de que un objeto le envíe información a otro u otros, para un fin o un uso determinado. Uno típico que se menciona como ejemplo es el de la heladera de refrescos que cuando se está por vaciar le envía un pedido de reposición a la embotelladora.

Esta comunicación en la actualidad se transmite remotamente con el uso de tecnologías como Bluetooth, comunicaciones satelitales e internet hacia otros dispositivos.

Ahora bien, todo esto no necesariamente resulta novedoso para el mundo del transporte y la logística, campo en el que hace más de diez años que están en uso múltiples aplicaciones que per-

miten “comunicarnos con un camión” para visualizar su ruta, verificar la apertura de puertas o detenerlo mediante dispositivos remotos.

En cualquier caso, la novedad radica en la cantidad y variedad de dispositivos que hoy se encuentran disponibles para elevar el nivel de seguridad cuando de robo se trata, o para dar alertas en tiempo real ante una eventual rotura de cadena de frío en viaje, por ejemplo.

Entre ellos, en esta nota queremos destacar a uno de lanzamiento muy reciente y que a nuestro juicio va a hacer un gran aporte para prevenir daños a la carga durante el transporte nacional e internacional.

Nos estamos refiriendo a la evolución de los detectores de impacto y volcamiento que se utilizan hace ya muchos años para implementar programas de prevención de daños por mala manipulación.

Para quienes no están familiarizados con estos productos, se trata básicamente de etiquetas



que se adhieren a las cajas y que cambian de color cuando hay un maltrato o un golpe fuera de lo normal. Hay incluso, registradores de impacto que van grabando todas las vibraciones sufridas durante un viaje determinado.

La novedad radica en que ahora hay en el mercado etiquetas y equipos que transmiten en tiempo real cuándo, dónde y de qué grado de intensidad fue el impacto o la vibración que pudo haber afectado la integridad de la carga.

Imaginemos una megaturbina que viaja desde Canadá hasta Buenos Aires, que utiliza pluralidad de medios de transporte, a la cual una vibración fuera de una escala predeterminada obligara a su remisión al fabricante para su verificación.

Hasta hoy, y suponiendo que hubiese tenido instalado un detector de impacto, recién nos hubiéramos enterado del problema en destino y aun pudiendo determinar en qué fecha se produjo el

problema, muy probablemente tendríamos serias dificultades para responsabilizar a terceros, ya que recién nos enteraríamos a su arribo a destino final.

Con los nuevos dispositivos inteligentes tomaríamos conocimiento en tiempo real, lo que nos permitiría adoptar los recaudos necesarios para minimizar el problema, responsabilizar a quien corresponda, etc.

Lo más interesante es que esta tecnología no solo está disponible para grandes equipos, sino también para cajas o cajones de menor porte y con un sistema de comunicaciones con roaming incorporado que permite un monitoreo global de la integridad de las mercancías.

Como vemos, el internet de las cosas no solo nos ayuda a darles más seguridad a los cargamentos frente al robo, sino que ahora también nos permite contar con un aliado eficaz para que la carga llegue en forma a su destino.

Autor:
AssistCargo



“

La novedad radica en que ahora hay en el mercado etiquetas y equipos que transmiten en tiempo real cuándo, dónde y de qué grado de intensidad fue el impacto o la vibración que pudo haber afectado la integridad de la carga.

”



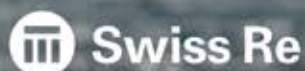
Su
conocimiento
profundo

+

Nuestra
perspectiva
única

=

Una visión
más clara del futuro



¿Qué nos depararán las tendencias económicas y sociales? ¿Habrán reformas jurídicas próximamente? ¿Cuál será su impacto? El pasado no siempre es de ayuda para predecir el futuro. Nuestro modelado prospectivo es un enfoque totalmente nuevo para evaluar riesgos de responsabilidad civil. Provee una perspectiva única que resulta particularmente útil en aquellos mercados donde no hay datos históricos disponibles o donde estos resultan inadecuados. Hace más clara nuestra visión sobre lo que nos aguarda y nos permite identificar de manera conjunta las futuras tendencias de siniestros, anticipar el impacto de las mismas y manejar la exposición acumulada eventual. ¿Busca un socio que le ayude a seguir en la delantera? **We're smarter together.**

swissre.com

AUTOMATIZACIÓN EN LA CADENA LOGÍSTICA



Prototipo del dron octocóptero de Airbus. Fuente: <https://ep01.epimg.net/>

Para nadie es un secreto que las nuevas tecnologías cada vez impactan más en el diario vivir de las personas y de las economías. Por esto, este artículo recogerá diferentes noticias innovadoras acerca de importantes desarrollos tecnológicos que podrían cambiar las formas regulares de hacer las cosas en la cadena logística. En años pasados se mencionaba la búsqueda de sistemas innovadores para lograr que el transporte marítimo fuera más eficiente y dependiera en menor medida de la mano del hombre. Hoy en día la realidad es otra, debido a que las grandes compañías ya se encuentran probando sus inventos, como es el caso de Airbus con un nuevo tipo de drones (aparatos que vuelan teledirigidos) capaces de descargar paquetes directamente desde los contenedores de los barcos a sus destinatarios finales, sin necesidad de que el barco atraque en el puerto, reduciendo en gran medida los costos.

Esta información, que recoge el diario El País en su artículo "Airbus desarrolla 'drones estibadores' para descargar barcos", de 7 de junio del pre-

sente año, también menciona que estos nuevos drones estibadores ya se están probando en Singapur y forman parte del programa Skyways Project firmado con la autoridad de aviación civil del país asiático. El aparato, del tipo octocóptero (ocho alas rotatorias), recoge la carga del contenedor, la porta en su parte inferior y vuela hasta su destino por pasillos aéreos predeterminados. La capacidad de carga está entre dos y cuatro kilogramos y los aparatos están programados para recargar sus baterías automáticamente¹.

La búsqueda en la utilización de drones estibadores para la descarga de buques podría generar un importante ahorro en costos de operación, así como una reducción en los tiempos de descarga, evitando la congestión que sufren los grandes puertos del mundo, como por ejemplo Singapur, donde los barcos esperan durante largas jornadas para poder ingresar a las terminales de descarga.

¹ Diario El País, "Airbus desarrolla 'drones estibadores' para descargar barcos", https://elpais.com/economia/2017/06/09/actualidad/1496997926_305216.html

Es evidente el creciente interés de la economía en los vehículos aéreos no tripulados que se han hecho habituales, y en este caso se menciona el ejemplo de los drones marinos. Además de la búsqueda de una manera más fácil de descarga, también han sido pensados para cubrir misiones de búsqueda y rescate, vigilancia de puertos e instalaciones marinas, control aduanero o investigación medioambiental, entre otras posibilidades, y por lo tanto las también llamadas embarcaciones opcionalmente tripuladas (USV) comienzan a ser una realidad. El Diario ABC destaca el prototipo de una de ellas: la diseñada en Galicia, España, por la consultora tecnológica Indra, que fue probada por primera vez en la ría de Vigo, en un acto que contó con la participación del conselleiro de Industria, Francisco Conde.

"El prototipo, de 7,3 metros de eslora y propulsión que alcanza los 35 nudos de velocidad, está en su primera fase de desarrollo. Su creación depende del proyecto Civil UAVs Initiative de la Xunta, vinculado al polo tecnológico de Rozas. Ya se realizó una demostración operándolo desde una estación remota situada en tierra, en la zona de Rande. La estación recibió los datos recogidos por los sensores del dron marino, mientras que el avión de vigilancia marítima P2006T MRI supervisó la misión desde el aire, enviando también imágenes a tierra"².

En este caso la tecnología estará no solo al servicio de la cadena logística, sino también a la seguridad del transporte marítimo, al poder contar con posibilidades de innovación que permitirán el rescate de personas víctimas de un naufragio, la detección de vertimientos en el mar o simplemente controlar la seguridad de una instalación portuaria, incluyendo las embarcaciones que esperan para ingresar a las plataformas de descarga. Se observa entonces que el uso de drones aplica para diferentes acciones como la estiba, el cargue o descargue de los buques, la seguridad y el rescate de personas, entre otros factores que con el uso adecuado pueden reducir costos para la industria, hacer más ágil los procedimientos en un puerto o simplemente la reducción de los riesgos en la cadena logística.

Todas las innovaciones mencionadas también

están llegando a América Latina, destacando el caso concreto de la inauguración en abril del presente año en el puerto de Lázaro Cárdenas del Terminal Especializado en Contenedores II, o TEC II, que le permitirá a México alcanzar en 2018 una capacidad de movilización de carga superior de 500 millones de toneladas.

La megaobra de APM Terminals tiene un atractivo importante para la industria, debido a su carácter de recinto semiautomatizado, que lo convierte en el primero de Latinoamérica en su tipo: un claro ejemplo para la región y un modelo por seguir en la búsqueda de implementar una infraestructura eficiente que permita reducir costos, disminuir riesgos y tiempos en la cadena logística.

Este evento fue destacado en el artículo "Automatización en los puertos: sus características, ventajas y barreras" del portal web Mundo Marítimo, y menciona también que cuando se hace referencia a sistemas automatizados, se destacan aquellos que funcionan sin asistencia del ser humano. Por esto, la implementación de estas innovaciones también conlleva un desafío en el ámbito laboral, debido a la necesidad histórica de apoyo de operadores y estibadores en las jornadas portuarias y que se debe pensar en una alternativa para que sean ellos los que se encarguen del manejo de las nuevas tecnologías, es decir capacitarlos.

Si bien el uso de sistemas automatizados reduce la mano de obra, tienen como factor positivo que suprime la eventualidad, pero también es



Automated Guide Vehicle (AGV). Fuente: Vehículo de guiado automático de la empresa TEREX en el puerto de Hamburgo, Alemania. <http://www.cidesport.com.br>

² Diario ABC de Galicia, "Los drones también navegan" http://www.abc.es/espana/galicia/abci-drones-tambien-navegan-201709201003_noticia.html

“

La automatización, por tanto, significa que el equipamiento mecánico, eléctrico o hidráulico usado para movilizar la carga en un terminal es manipulado de forma remota y mediante un software que asegure control y monitoreo de la operación.

”

evidente que se requiere un trabajador portuario especializado y de total dedicación. Y en materia de productividad, los drones por ejemplo pueden ayudar a los seres humanos para que sufran de menor cansancio y operen constantemente en el máximo rendimiento. Un programa, por otra parte, funciona a la misma tarifa sin importar imprevistos. Igualmente, la tecnología también puede hacer que los trabajos sean más fáciles y más seguros, reduciendo el estrés en el lugar de trabajo.

El artículo menciona que la automatización, por tanto, significa que el equipamiento mecánico, eléctrico o hidráulico usado para movilizar la carga en un terminal es manipulado de forma remota y mediante un software que asegure el control y monitoreo de la operación.

Caso de Róterdam

Mundo Marítimo destaca el caso de una terminal portuaria reconocida por su automatización como lo es Róterdam, en los Países Bajos. La mayoría de componentes de la cadena logística en este puerto son manejados por software y los trabajadores controlan remotamente desde una central las grúas.

De acuerdo con un informe de FLEXPOR, Róterdam comenzó a implementar la automatización en la década de 1990. Después de invertir cientos de millones de dólares, la terminal cuenta con una operación en la que todas las grúas apiladoras que amontonan los contenedores y los vehículos de transporte son manejadas por un programa.

¿Y en Sudamérica?

“Si es tan maravillosa la automatización para el negocio portuario, ¿por qué no se implementa en los puertos de la región? Obviamente que la

inversión es altísima. TEC II en Lázaro Cárdenas involucró un desembolso de APM por sobre los USD \$500 millones, cifra que para los expertos es la mínima necesaria en una terminal. Pero un cambio como este solamente tiene sentido financiero cuando una terminal está manejando alrededor de un millón de TEUs por año”³.

También Mundo Marítimo afirma que una segunda razón para el retraso en la adopción es el efecto sobre los empleos. Las estimaciones hablan de una reducción de entre el 40 y 50 % de los puestos de trabajo.

Finalmente, se puede mencionar que la automatización de un puerto trae las mismas consecuencias que cualquier otra forma de transformación tecnológica, que trae como resultado la desaparición y búsqueda de la reconversión de parte de la fuerza de trabajo. A largo plazo, sin embargo, la tecnología termina creando la necesidad de emplear personas más capacitadas, con una mejor remuneración, lo que lleva al mejoramiento de la productividad en una actividad que tiene incidencia en el desarrollo económico y el comercio exterior de un país, como lo es la cadena logística.

3

Ibíd.



Automated Shuttle Carrier (AShC) Fuente: AShC de la casa KALMAR operando el puerto de Fisherman Island Terminal, Brisbane, Australia. <http://www.cidesport.com.br>



Sistema operativo de una terminal automatizada. Fuente: Revista del sector marítimo ingeniería naval. <http://www.cidesport.com.br>

Instalaciones de terminales automatizadas en el mundo (A DICIEMBRE DE 2016)

Instalación	Localización	País	Apertura	Instalación	Localización	País	Apertura
Delta terminal	Rotterdam	Holanda	1993	TTI Algeciras	Algeciras	España	2010
Psis Panjang Terminal (PPT)	Singapur	Singapur	1997	Hyundai Pusan New-Port Terminal (HPNT)	Kaohsiung	Taiwán	2010
London Thamesport	Isle of Grain, Kent	Reino Unido	2000	Pusan Newport Phase 2-3	Busan	Corea del Sur	2012
Container Terminal Altenwerder (CTA)	Hamburgo	Alemania	2002	Bestcat	Barcelona	España	2012
Ohia Terminal	Tokio	Japón	2003	Khalifa Container Terminal	Abu Dhabi	Abu Dhabi	2012
Evergreen Marine Terminal	Kaohsiung	Taiwán	2005	Sydney International Container Terminals	Sidney	Australia	2012
Antwerp Gateway	Antwerp	Bélgica	2007	Brisbane Container Terminal	Brisbane	Australia	2012 /2014
Korea Express Busan Container Terminal (KBCT)	Busan	Corea del Sur	2007	London Gateway	Londres	Reino Unido	2013
APM Terminals Virginia	Virginia	USA	2007	TraPac Global Terminal	New Jersey	USA	2013
Euromax Terminal	Rotterdam	Holanda	2008	APM Terminals Maasvlakte II	Rotterdam	Holanda	2014
Tobishima Terminal Berth	Nagoya	Japón	2008	Rotterdam World Gateway	Rotterdam	Holanda	2014
Fishermans Inland Terminal	Brisbane	Australia	2009	Long Beach Container Terminal	Long Beach	USA	2014
Pusan Newport	Busan	Corea del Sur	2009	Vado Ligure	Valdo	Italia	2016
Hanjin New Port (Busan New Port Phase 2-1)	Busan	Corea del Sur	2009	Kaohsiung Intercontinental Terminal (KIT)	Kaohsiung	Taiwán	En desarrollo
Taipei Port Container Terminal (TPCT)	Taipei	Taiwán	2010	DP World Brisbane	Brisbane	Australia	En desarrollo
Container Terminal Burchardkai (CTB)	Hamburgo	Alemania	2010				

Fuente: <http://www.cidesport.com.br>

PROCESAMIENTO Y TRANSPORTE DE PESCADO



El término “procesamiento de pescado” se refiere a los procesos asociados con el pescado y los productos pesqueros desde el momento en que los peces son capturados o cosechados, hasta que el producto final se entrega al cliente. Aunque el vocablo se refiere específicamente a los peces, en la práctica se extiende a todos los organismos acuáticos cosechados con fines comerciales, ya sea que se capturen en pesca silvestre o se cosechen de acuicultura o piscicultura.

El procesamiento de pescado se puede subdividir en la manipulación de pescado, que es el proceso preliminar de pescado crudo, y la fabricación de productos de pescado. Otra subdivisión natural consiste en la transformación primaria, el fileteado y la congelación del pescado fresco para su distribución posterior a los establecimientos de venta; y la secundaria, que se refiere a la transformación del pescado en productos refrigerados, congelados y enlatados para los comercios minoristas y de comidas.

El pescado es un alimento altamente perecedero que necesita una manipulación y conservación apropiadas, si la idea es que tenga una larga vida útil, conservando una calidad deseable y su

valor nutricional. La preocupación central de la elaboración del pescado es evitar que los peces se deterioren; el método más obvio para preservar la calidad de los pescados es mantenerlos vivos hasta que estén listos para cocinar y comer. Durante miles de años, China logró esto a través de la acuicultura de la carpa. Otros métodos utilizados para conservar el pescado y los productos pesqueros incluyen:

- El control de la temperatura utilizando hielo, refrigeración o congelación.
- El control de la actividad del agua por secado, salazón, ahumado o liofilización.
- El control físico de las cargas microbianas mediante calentamiento por microondas o irradiación ionizante.
- El control químico de las cargas microbianas mediante la adición de ácidos.
- La privación de oxígeno, como el envasado al vacío.

Generalmente se usa más de uno de estos. Cuando el pescado o los productos pesqueros refrigerados o congelados se transportan por carretera, ferrocarril, mar o aire, se debe mantener la cadena de frío. Esto requiere recipientes aislados o

vehículos de transporte y refrigeración adecuada. Los envases modernos pueden combinar la refrigeración con una atmósfera controlada.

La elaboración del pescado también se ocupa de la gestión correcta de los desechos y de la adición de valor a los productos pesqueros. Hay una creciente demanda de productos de pescado listos para comer, o productos que no necesiten mucha preparación.

Cuando los peces son capturados o cosechados con fines comerciales, necesitan un cierto preprocesamiento para que puedan ser entregados a la siguiente parte de la cadena de comercialización en un estado fresco e intacto. Esto significa, por ejemplo, que los peces capturados por un buque pesquero necesitan ser procesados para que puedan ser almacenados de manera segura hasta que el barco entregue el pez en tierra. Los procesos típicos de manipulación son:

- Transferir el pescado desde el elemento de captura (como una red de arrastre, una red o una línea de pesca) al buque pesquero.
- Mantener en buena condición el pescado antes de seguir manipulándolo.
- Clasificación y división.
- Sangrado, eviscerado y lavado.
- Refrigeración.
- Almacenamiento del pescado refrigerado.
- Descarga o desembarque del pescado cuando el buque pesquero regresa al puerto.

El número y el orden en que se llevan a cabo estas operaciones varía con las especies de peces

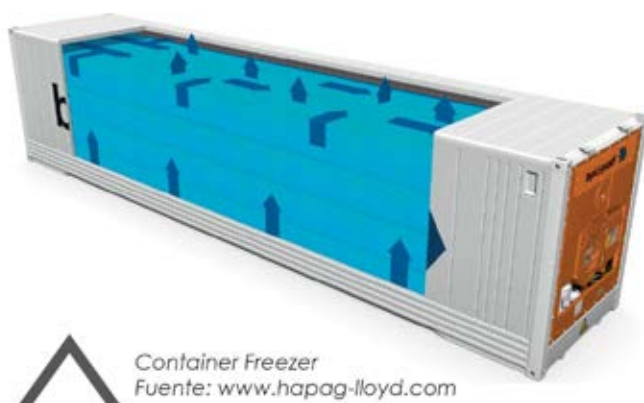
y el tipo de arte de pesca utilizado para capturarla, así como el tamaño del buque pesquero y su duración y la naturaleza del mercado al que se está suministrando. Las operaciones de procesamiento de capturas pueden ser manuales o automatizadas; los equipos y procedimientos en las pesquerías industriales modernas están diseñados para reducir el manejo brusco del pescado, el levantamiento manual pesado y las posiciones de trabajo inapropiadas que podrían resultar en lesiones.

Si la temperatura disminuye en los peces, la actividad metabólica de los procesos microbianos o autolíticos se puede reducir o detener. Esto se logra mediante la refrigeración, en la cual la temperatura se reduce a aproximadamente 0 °C, o congelación en la que la temperatura se reduce por debajo de -18 °C. En los buques de pesca, los pescados se refrigeran mecánicamente haciendo circular aire frío o embalando el pescado en cajas con hielo. Los peces de forraje, que a menudo son capturados en grandes cantidades, generalmente se refrigeran con agua de mar refrigerada o congelada.

Un método eficaz de preservar la frescura de los peces es enfriar con hielo, distribuyéndolo uniformemente a su alrededor. Es un método de enfriamiento seguro que mantiene el pescado húmedo y en una forma adecuada para el transporte; de hecho, es uno de los métodos más ampliamente utilizados desde el desarrollo de la refrigeración mecánica, que hace que el hielo sea fácil y barato de producir.

Un desarrollo más reciente es la tecnología del hielo bombeable. Este fluye como el agua y, debido a que es homogéneo, enfría los peces más rápido que los métodos de hielo sólido de agua dulce y elimina las quemaduras por congelación. Cumple con los estándares de seguridad alimentaria y de salud pública HACCP e ISO y utiliza menos energía que las tecnologías convencionales de hielo sólido de agua dulce.

El pescado es transportado ampliamente en buques, por tierra y por aire, y es uno de los productos que más se comercializa internacionalmente. Los compradores pueden encontrarlo vivo, fresco, congelado, curado y enlatado. Los peces vivos, frescos y congelados necesitan cuidados especiales.



Pez vivo

Cuando los peces vivos son transportados necesitan oxígeno y no se debe permitir que el dióxido de carbono y el amoníaco, que resultan de su respiración, se acumule. La mayoría de los peces transportados vivos se llevan en agua sobresaturada con oxígeno. Los peces son a menudo "acondicionados" (se les corta el alimento) antes de que sean transportados para reducir su metabolismo y aumentar la densidad de embalaje, y el agua se puede enfriar para reducir aún más el metabolismo.

Transporte por aire

Más del cinco por ciento de la producción mundial de pescado se transporta por vía aérea. El transporte aéreo necesita un cuidado especial en la preparación y el manejo de esta mercancía, así como una programación de entrega bastante apretada que puede influir en el momento en que se entrega el producto y, en consecuencia, en la condición en la que se entrega; el envío aéreo de paquetes de mariscos con escapes de agua causa corrosión en las aeronaves y cada año se requieren millones de dólares para reparar el daño. La mayoría de las líneas aéreas prefieren el pescado que está envasado en hielo seco o gel, y no embalado en hielo.

Por tierra o por mar

El aspecto más desafiante del transporte de pescado por mar o por carretera es el mantenimiento de la cadena de frío para los productos frescos, refrigerados y congelados y la optimización de la densidad de empaque y estiba. El mantenimiento de la cadena de frío requiere el uso de contenedores o de vehículos con aislamiento y cantidades adecuadas de refrigerantes o refrigeración mecánica. Los monitores de temperatura continua se utilizan para proporcionar pruebas de que la cadena de frío no se ha roto durante el transporte.

Transporte y almacenamiento

El pescado de mejor calidad es el que pasa por un proceso de congelación rápida, lo que da lugar a la formación única de cristales de hielo muy pequeños. A diferencia de los cristales gran-



des, estos no rompen las paredes celulares y por lo tanto no dan lugar a la pérdida de fluidos celulares (goteo) al descongelar.

Los criterios por tomar en cuenta para saber la calidad del pescado fresco son: olor discreto, carne firme y resiliente, color rojo brillante de branquias, y pupilas negras brillantes.

Si el pescado no está bien congelado a la temperatura requerida durante la carga, se estropeará durante un viaje largo, por lo tanto, se deben realizar controles de temperatura durante la carga. Por ejemplo, el pescado bien congelado suena como madera cuando se golpea; la temperatura del núcleo debe medirse para cada lote perforando un agujero en el centro del pez y midiendo la temperatura con un termómetro de carne.

Ocasionalmente se entrega pescado que, después de la congelación inicial, ha sido expuesto a temperaturas más altas. Ese almacenamiento incorrecto resulta en la depreciación de la mercancía y puede ser reconocido por la formación de escarcha en los cartones. Los peces cubiertos con una gruesa capa de hielo o con decoloración marrón o quemadura por congelación también deben rechazarse antes de la carga.

La duración del almacenamiento de los diferentes tipos de pescado es la siguiente:



Los contenedores refrigerados a temperaturas ultrabajas son capaces de transportar mercancías a una temperatura de -60°C ; es esencial mantener la cadena de congelación durante la manipulación de la carga, ya que esta es la única manera de mantener la vida útil y la calidad del pescado.

El pescado generalmente envasado en película de plástico, se transporta en cajas o cartones. Los tipos aceitosos de pescado deben ser, si es posible, envasados al vacío en una película impermeable al oxígeno ya que existe un alto riesgo de rancidez debido al alto contenido de aceite.

Dado que, como resultado del alto contenido de proteínas y agua, los procesos autolíticos continúan a temperaturas tan bajas como -10°C , el pescado congelado debe estar siempre a una temperatura inferior a -18°C . La temperatura de viaje requerida debe mantenerse en todo momento porque solo de esta manera la actividad de los microorganismos se detiene y los procesos de degradación enzimática se suprimen en gran medida; las mediciones de temperatura se deben realizar y registrar a intervalos regulares. Si se mantienen las condiciones de temperatura y humedad especificadas, los microorganismos no constituyen ningún riesgo ya que su actividad se detiene a aproximadamente -10°C .

Temperaturas inferiores a las especificadas no son generalmente dañinas, pero deben mantenerse a lo largo de todas las operaciones de transporte porque de otro modo existe un riesgo de recristalización.

Se puede permitir una mayor humedad relativa para los productos congelados porque las bajas temperaturas hacen que ya no sea posible el crecimiento microbiano. La humedad relativa de la bodega o el contenedor debe mantenerse al 95 % para evitar que la superficie del pez se seque (quemadura de congelador), efecto que también puede ser contrarrestado mediante el envasado en una película de plástico¹.

¹ Tomado del Cargo Handbook, traducción de ALSUM.
Imágenes tomadas del Estudio Mundial de la Pesca y la Acuicultura 2016, Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura - FAO.

Designación	T°	Humedad relativa	Max duración del almacenamiento
Pescado aceitoso congelado	-28°C a -18°C	90 - 95 %	8 meses
Pescado aceitoso congelado	-28°C a -18°C	90 - 95 %	8 meses
Pescado aceitoso congelado	-28°C a -18°C	90 - 95 %	8 meses

El pescado congelado que se ha almacenado durante un período de tiempo excesivamente largo tiene una textura seca, como paja, poco sabor y se describe como dañado en congelador.

A temperaturas de -62°C se alcanza el "punto eutéctico" (EP), en el cual toda el agua de las células del producto se congela completamente y toda la descomposición microbiana se detiene; es decir que a temperaturas inferiores a -62°C es posible transportar o almacenar alimentos durante un período "infinito" sin pérdida de calidad.

FOROS ALSUM 2017

La Asociación Latinoamericana de Suscriptores Marítimos – ALSUM, respondiendo a los desafíos de la actualidad mundial y en su búsqueda de generar conocimiento, en este 2017 trajo a sus asociados y al público en general el ciclo de Foros presenciales ALSUM sobre Seguros de Transporte:



FECHA : 31 DE MARZO DE 2017

ASISTENTES: 116

LUGAR: San José de Costa Rica

PATROCINADO POR



FECHA : 6 DE ABRIL DE 2017

ASISTENTES: 100

LUGAR: Bogotá

PATROCINADO POR



Conferencistas:

Leonardo Umaña – Secretario General de ALSUM, quien presentó ante los asistentes la misión, visión y acciones desde la Asociación y el Panorama del Mercado Latinoamericano de Seguros de Transporte.

Mauricio Martínez de CRM, dictó la Conferencia “La acumulación de carga y el riesgo catastrófico”, mostrando la necesidad en la región de contar con modelos que permitan medir los riesgos de las acumulaciones.

Juan Carlos Salcedo de Liberty International Underwriters (LIU), compartió su experiencia acerca de “Elementos Críticos en el Aseguramiento de Transporte de Vehículos”, destacando el crecimiento del mercado con los desafíos que esto supone.

Luis Tojeiro de Atlantic Insurance Brokers, presentó el tema “Responsabilidades Marítimas Portuarias”, entregando un análisis de las principales coberturas y exclusiones.

Conferencistas:

Juan Manuel Avella – Jefe Administrativo de ALSUM, quien presentó ante los asistentes la misión, visión y acciones desde la Asociación y el Panorama del Mercado Latinoamericano de Seguros de Transporte.

Michael Yeats de Munich Re, dictó la Conferencia “La relación de la Cobertura de terrorismo y la violencia política con el seguro marítimo”, mostrando la creciente importancia de este tipo de coberturas a partir de los atentados terroristas ocurridos en Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001.

Miguel Velásquez de Hannover Re, compartió su experiencia acerca del “Aseguramiento de mercancías especiales”, destacando aspectos claves en productos perecederos, graneles y maquinarias, para lograr su mejor aseguramiento.

Jorge Cruz de JLT RE Colombia, presentó el tema “Póliza Stock Throughput (STP) y sus desafíos jurídicos”, entregando un análisis del modelo del negocio, las características del contrato y los elementos esenciales.



FECHA : 12 DE MAYO DE 2017

ASISTENTES: 80

LUGAR: Lima

PATROCINADO POR

innova Re

APOYA



FECHA : 21 DE JUNIO DE 2017

ASISTENTES: 80

LUGAR: Santiago de Chile

APOYA



Conferencistas:

Leonardo Umaña – Secretario General de ALSUM, quien presentó ante los asistentes la misión, visión y acciones desde la Asociación y el Panorama del Mercado Latinoamericano de Seguros de Transporte.

Carlos Leymarie de Assistcargo, dictó la Conferencia “La Tecnología al servicio del gerenciamiento de riesgos”, enfocando sus esfuerzos en explicar la importancia de implementar nuevas tecnologías que mitiguen el impacto de flagelos como el robo de mercancías.

Erika Schoch de Swiss Re, compartió su experiencia acerca de la “Crisis de la naviera Hanjin: Reflexiones para los clientes y el sector asegurador”, informó acerca de todos los actos que finalizaron con la bancarrota de esta importante naviera, para luego hacer la relación con el negocio asegurador.

Ingeniero José Antonio Muñoz de Ban Can S.A.C, presentó el tema “Evolución del fenómeno del niño: Tendencias a futuro”, explicando los factores relacionados con el clima, las particularidades de la costa peruana y un análisis profundo acerca del Fenómeno del Niño.

Conferencistas:

Juan Manuel Avella – Jefe Administrativo de ALSUM, quien presentó ante los asistentes la misión, visión y acciones desde la Asociación y el Panorama del Mercado Latinoamericano de Seguros de Transporte.

Alan Marín de Assistcargo, dictó la Conferencia “Distribución urbana y retail: aseguramiento y gerenciamiento de riesgos”, entregando diferentes conceptos relacionados con el robo de mercancías, los seguros, medidas de seguridad, la tecnología de planificación y el control logístico relacionado con el retail y el rol del gerenciamiento de riesgos.

Jonathan Spencer de The Spencer Company, compartió su experiencia acerca de “¿Qué es la avería gruesa y cómo funciona?”, explicando su origen y profundizando en las Reglas de York Amberes; y también presentó el tema “Clínica de siniestros: consideraciones en torno a la tormenta Sandy”, donde a través de estadísticas y ejemplos de casos prácticos, mostró la relación con el mercado asegurador.



FECHA : 12 DE JULIO DE 2017

ASISTENTES: 80

LUGAR: Ciudad de México

APOYA



FECHA : 7 DE SEPTIEMBRE DE 2017

ASISTENTES: 85

LUGAR: Buenos Aires

PATROCINA



APOYA



Conferencistas:

Leonardo Morales de Helvetia, presentó ante los asistentes la comparación de los “Clausulados de 1982 vs 2009”, analizando los cambios presentados en el lenguaje, la forma, los riesgos cubiertos, las exclusiones, entre otros.

Edward Benavides de Guy Carpenter, dictó la Conferencia “Clausulados de Cascos: Inglés vs Americano”, informando acerca de las Cláusulas su origen, quien las redacta, las diferencias y cuales tienen prevalencia en América Latina y el Caribe.

Juan Carlos Merodio de M&L Estudio Legal, compartió su experiencia acerca de “Cláusulas Wavelength”, explicando las generalidades del seguro marítimo, en que consiste esta cobertura y su relación directa con el aseguramiento de terminales portuarias.

Conferencistas:

Juan Manuel Avella de ALSUM, informó a la audiencia acerca del “Panorama del mercado latinoamericano de seguros marítimos”.

Nelson Di Bellonia de SURA, presentó ante los asistentes “Suscripción y loss control en carga extra dimensionada”, informando los tipos de carga que existen, los medios de transporte utilizados, coberturas, factores de riesgo y el Loss Control en general.

Eduardo Weisbek de La Holando Sudamericana, dictó la Conferencia “Suscripción de seguros de cascos”, compartiendo su experiencia acerca de las embarcaciones de placer, buques comerciales, legislación y estadísticas para el caso argentino.

Henrique Cabral de Munich Re, compartió su experiencia acerca de “Aseguramiento de riesgos portuarios”, y explicó las coberturas, la suscripción y el análisis de RC portuaria tradicional y finalmente las referencias con respecto a la tarificación.

LA BIBLIOTECA ALSUM



Uno de los pilares principales en los que se basa la labor de ALSUM es la información y una de las debilidades que identificaron los fundadores del ALSUM sobre el mercado latinoamericano fue precisamente el escaso acceso a información de primera clase en los idiomas de la región (español y portugués), ya que la mayoría de la producción literaria sobre el ramo de seguros marítimos provenía de Reino Unido y Estados Unidos. Claro está que, en un mundo globalizado y altamente digitalizado, cualquier persona con suficiente paciencia y tiempo puede encontrar en internet todo aquello que necesita. Sin embargo, con la presión diaria de cumplir con las metas anuales y atender el negocio, mucha gente carece del tiempo para realizar ese tipo de búsquedas, sobre todo si la mayoría de resultados no está en el idioma nativo y pocas veces se encuentra en términos comprensibles y didácticos.

La Biblioteca ALSUM, de la mano con los boletines semanales y mensuales, tiene como objetivo convertirse en el buscador por excelencia de los suscriptores y demás profesionales del sector de seguros marítimos en Latinoamérica. Con más de 400 entradas, año tras año la Biblioteca se ha

ido nutriendo de documentos técnicos, presentaciones, videos, cláusulas, memorias de eventos, convenios internacionales y otros materiales académicos de fácil lectura. Lo más importante es que la mayoría del material está en español.

La mayor fuente de contenido de la Biblioteca son los eventos de la Asociación: más de 70 conferencias virtuales y 80 presenciales han ayudado a nutrir este espacio con material actualizado y relevante para el suscriptor marítimo. Los afiliados de ALSUM, los únicos que tienen acceso a la Biblioteca, pueden encontrar no solamente las presentaciones utilizadas por los expertos, sino la grabación de cada evento e incluso una reseña con las conclusiones más destacadas. Tan numerosos como los eventos son los temas: desde elementos básicos del seguro de transporte, hasta los más complejos, los artículos de la Biblioteca ofrecen una luz adicional sobre los asuntos del día a día que afectan a suscriptores y otros profesionales; por ejemplo, Incoterms®, guías de suscripción, comentarios y explicaciones sobre coberturas especiales, siniestros y su aporte a la labor del suscriptor, además de informes estadísticos.

En segundo lugar de relevancia encontramos la

categoría videos, seleccionados y filtrados por el equipo de ALSUM, y en su mayoría, resultado de búsquedas sobre temas concernientes al ramo, pero también por recomendación u ofrecimiento de terceros. El paradigma del texto como unidad básica para el aprendizaje ya se ha desdibujado, y no son pocos los que utilizan las herramientas visuales y dinámicas de este siglo digital —gráficos y animaciones— para maximizar la oportunidad de comprensión y aplicación de distintos asuntos en la vida diaria académica, laboral o personal.

Después de los videos, la Biblioteca tiene un importante número de clausulados utilizados en el ramo de marine, mayormente de seguros de carga y cascos. Hasta ahora, las fuentes utilizadas eran distintas, sobre todo compañías afiliadas a la Asociación, pero con el lanzamiento del Manual de Seguros de Carga (cuarta edición) que recopila todos los clausulados de carga, los suscriptores y otros profesionales de la región po-

drán consultar la versión ALSUM de los clausulados en la Biblioteca.

El resto de publicaciones no es menos importante, pero sí más variada, y ello obedece a que el seguro de transportes es uno de los que necesitan más conocimiento y contexto para poder evaluar el riesgo; factores sociales, económicos, de infraestructura, políticos, medioambientales, entre otros, impactan en mayor o menor grado la suscripción de estos seguros, y por tanto es necesaria una visión multidisciplinaria y multidimensional para suscribir correctamente.

Lo invitamos a conocer la Biblioteca ALSUM, así como a comentarnos cuando no encuentre algún tema o documento en especial; la retroalimentación es fundamental para enriquecer los contenidos de nuestra Biblioteca. Si no es afiliado de ALSUM, ¿qué espera para serlo y empezar a disfrutar de ese y otros beneficios de la Asociación?



DIRECTORIO

PERITOS Y
AJUSTADORES DE
SEGUROSABACO INTERNATIONAL
LOSS ADJUSTERS

Perú:

Dirección: Leónidas
Yerovi 106 – oficina 81.
San Isidro, Lima. Perú.Persona de contacto:
Yago Veiga Díaz

Director Técnico

Teléfono: +51 1 2222 769
// +51 943 248108yveiga@abacoadjusters.
com

Colombia:

Dirección: Carrera 7 No.
70-21. Edificio Inparpi.
Oficina 305. Bogotá,
Colombia.Persona de contacto:
Jaime Linares

Director Colombia

Teléfono: +57 313 888 50
35jlinares@abacoadjusters.
com

México

Dirección: Iglesia 2.
Torre E. Oficina 103. Col
Tizapán San Ángel. 01090
México DF. México.Persona de contacto:
Rodolfo Gomez

Director México

Teléfono: +52 1 55 3169
0493rgomez@abacoadjusters.
comEstados Unidos de
América:Dirección: 31 SE 5th Street
suite 312. Miami. Florida.
EUA.

Persona de contacto:

Aurelio González

Director USA

Teléfono: +51 943 190
605agonzalez@
abacoadjusters.com

República Dominicana

Dirección: Santo
DomingoPersona de contacto:
Ignacio BerasaluceDirector República
Dominicana

Teléfono: +1829 940 1975

iberasaluce@
abacoadjusters.comASESORÍAS,
INSPECCIONES Y
RECOBROS S.A (AIR
PANAMA)

Panamá:

Dirección: Edific. Pacific
Plaza, Calle 66 San
Francisco y Vía Israel,
Ciudad de Panamá

Teléfono: + 507-399-6900

Persona de contacto:
Cynthia Carolina Correa

c.correa@airpma.net

CRAWFORD
LIQUIDADORES DE
SEGUROS

Chile:

Dirección: Coyancura
2241 Piso 4 Providencia,
SANTIAGOTeléfonos: 56- 2-
26769500Persona de contacto:
Arnaldo Rotella

Arotella@crawford.cl

HERRERA DKP S.CIVIL
de R.L.AJUSTADORES DE
SEGUROS

Perú:

Dirección: Av. Carlos
Gonzalez 275 Of. 203,
Lima 32, Perú.Teléfonos: +51 1 464-1378
/ 451-6545 Ext. 104Persona de contacto:
Carlos PeraltaTeléfono: +51 1 393-8618
Móvil: +51 999 704 728

cperalta@herdkp.pe

HUDSON LTDA.

Colombia:

Dirección: Cra. 80 No.
39-159, Of.515, Medellín

Teléfono: +57 (4) 4117722

Persona de contacto:
Carlos Ramírez

hudson@une.net.co

LLOYD'S AGENCY

Reino Unido:

Dirección: One Lime
Street, London, EC3M
7HA, EnglandTeléfono: 44 (0) 20 7327
5093Persona de contacto:
David Lawrencedavid.lawrence@lloyds.
comMARINE CONSULTANTS
SAC

Perú:

Dirección: Calle
Mariscal Avelino
Cáceres No. 593,
Surquillo, Lima

Teléfono: + 511-6112200

Persona de contacto:
Cesar Humberto Salernocsalerno@marconsult-
fidens.comSOL Marine Offshore
S.A.

Colombia:

Dirección: Carrera
44 No. 79 – 105,
BarranquillaTeléfono: +57 (5)
3049333Persona de Contacto:
Luis Angulo

Teléfono: +57 3114186078

manager@
solmarineoffshore.comSupervisiones &
Prevenciones S.R.L

Perú:

Dirección: Av. Javier
Prado Este 185 Oficina
803C, San Isidro. Lima,
Perú.Teléfonos: + 51 1 3727324
/ + 51 1 998282108Persona de contacto:
Jean Carlo Merino
Henderson

jmerinoh@sypperu.com

The Spencer Company

Estados Unidos:

Dirección: 57 Park
Terrace West, New York,
NY 10034. EUA.

Teléfono: +1 212 304 1560

Persona de contacto:
Jonathan S. Spencer

Teléfono: +1 917 696 5467

jss@jssusa.com

Zass International

Dirección: Van-der-
Smissen-Str. 1 22767
Hamburgo AlemaniaTeléfono: +49 40 389198
0Persona de contacto:
Jon Sanchezsanchez@zass-
international.com

SEGUROS

Allianz Seguros

México

Dirección: Blvd. Manuel
Avila Camacho 164,
Lomas de Barrilaco, C.P.
11010, Miguel Hidalgo,
México, D.F.Teléfono: + 52 55 5201
3000Persona de Contacto:
Erick Said Adam

Teléfono: + 52 55 4335

4057

erick.said@allianz.com.mx

Argo Seguros Brasil S.A.

Brasil:

Dirección: Avenida das Nações Unidas, 12.399. Conjunto 140 e 141 – Brooklin Paulista. CEP 04578-000 – São Paulo – SP.

Teléfono: +55 11 3056 5530

Persona de contacto: Salvatore Lombardi

Teléfono: + 55 11 3056-5584

salvatore.lombardi@argoseguros.com.br

ASSA Compañía de Seguros, S.A.

Panamá:

Dirección: Bella Vista, Ave. Nicanor De Obarrio (Calle 50), entre Calles 56 y 57, Edificio Assa. Panamá.

Teléfonos: 011-(507) 300-2772 Persona de contacto: Patricia Cortés

Teléfono: 011-(507) 301-2443

pcortes@assanet.com

Compañía de Seguros y Reaseguros Fortaleza S.A.

Bolivia:

Dirección: Avenida Virgen de Cotoca # 2080, Santa Cruz de la Sierra

Teléfonos: (591) 3487273 - 3497675

Persona de contacto: Francisco Ríos

frios@grupofortaleza.com.bo

CHUBB

Argentina:

Dirección: Torre Alem Plaza. Av. L. N. Alem 855 - Piso 19, C1001AAD, Buenos Aires

Teléfono: (+ 54 11) 4114-4000

Persona de contacto: Pamela Rosetti

Teléfono: +541141144021

Pamela.Rosetti@chubb.com

Brasil:

Dirección: Eldorado Business Tower, Avenida das Nações Unidas, 8.501 – 25º ao 28º andares. Pinheiros – 05425-070 – São Paulo – SP

Teléfono: +(55 11) 4504-4400

Persona de contacto: Omar Mendoza

Teléfono: +55 (11)4504-1641

Omar.mendoza@chubb.com

Chile:

Dirección: Miraflores 222 Piso 17, CP 8320198, Santiago - Chile

Teléfonos: +(562) 549-8300 / (562) 549-8300

Persona de contacto: Diego Maira

Teléfono: +56 (2) 2549 8331

Diego.Maira@chubb.com

Colombia:

Dirección: Avenida Calle 26 # 59 – 51, Torre 3, piso7, Bogotá – Colombia

Teléfonos: +57 (1) 3266200, +57 (1) 7957777

Persona de contacto: William Suárez

Teléfono: + 57 (1) 3190300 ext 2013

william.suarez@chubb.com

Ecuador:

Dirección: Av. Amazonas #3655 y Juan Pablo Sanz (Edificio Antisana 5º piso), Quito -

Ecuador

Teléfono: + (593 2) 292 - 0555

Persona de contacto: Sonia Medina

Teléfono: + 593 (2) 292-0555 ext 2516

sonia.medina@chubb.com

México

Dirección: Edificio Capital Reforma, Av. Paseo de la Reforma #250 Torre Niza Piso 15, Col. Juárez Delegación Cuauhtémoc. México Distrito Federal Zip. 06600

Teléfono: +(55) 52 58 5800

Persona de contacto: Omar Mendoza Lizaola

Teléfono: + (52) 55 52 58 58 67

gustavo.valdes@chubb.com

Panamá

Dirección: Torre Sur, Planta Baja Este, Business Park, Costa del Este, Ave. Principal y Ave. La Rotonda, Panamá.

Teléfonos: (507) 205 – 0400 / (507) 205 - 0400

Persona de contacto: Fernando Abad

Teléfono: +507 380-2229

Leonela.Ulloa@chubb.com

Perú

Dirección: Calle Amador Merino Reyna #267, oficina 402, San Isidro, Lima - Perú

Teléfonos: (511) 417 – 5000 / (511) 417 - 5000

Persona de contacto: Álvaro Seminario

Teléfono: + (51 1) 417-5000 - Anex. 5061

alvaro.seminario@chubb.com

Puerto Rico

Dirección: Doral Bank Center Suite #501, FD Roosevelt Avenue, 33 Resolución Street, San Juan - Puerto Rico, 0920 - 2717

Teléfonos: (787) 274 – 4700 / (787) 274 - 4700

Persona de contacto: Raúl Rosario

Teléfono: + (787) 274-4767

raul.rosario@chubb.com

Miami

Dirección: 9130 S. Dadeland Blvd. Two Datan Center. Suite 1100. Miami, Florida USA 33156

Teléfonos: (787) 274 – 4700 / (787) 274 - 4700

Persona de contacto: Patricia Garcia

Teléfono: + (305) 670-1249

patricia.garcia@chubb.com

Internacional de Seguros

Panamá:

Dirección: Ave. Nicanor de Obarrio, Edif. Credicorp Bank, pisos 19,20,21. Panamá.

Teléfonos: +507 206-4000

Persona de contacto: Maricarmen de Serracin

Teléfonos: +507 206-4670

mserracin@iseguros.com

La Holando Sudamericana S.A.

Argentina:

Dirección: Sarmiento 309 Buenos Aires, Argentina.

Teléfono: +54 11 4321-7600

Persona de contacto: Lic. Carlos Simone

csimone@holansud.com.ar

**La Previsora S.A.,
Compañía de Seguros**

Colombia:

Dirección: Calle 57 # 9
-07, Bogotá.

Teléfono: +57 1 3485757

Persona de contacto:
Jorge Beltrán

jorge.beltran@previsora.gov.co

**La Unión Compañía
Nacional de Seguros S.A.**

Ecuador:

Dirección: Urbanización
Los Cedros, Km. 5,5 vía
a la costa. Guayaquil,
Ecuador.

Teléfonos: +593-4-2851500
/ +593-4-2851600

Persona de contacto: Sr.
David Goldbaum

Teléfono: +593-4-2851500

agoldbaum@segurosunion.com

Liberty Seguros Colombia

Colombia:

Dirección: Calle 72 No.10
- 07

Bogotá

Teléfono: +57 (1) 307 7050

Persona de contacto:
Ana Matilde Garzón

ana.garzon@libertycolombia.com

Mapfre Global Risks

España: Mapfre Global
Risks

Dirección: Ctra. Pozuelo,
52 – Edificio 2, 28222
Majadahonda (Madrid)

Teléfono + 34 91 581 44 71

Persona de contacto:
José Manuel Castillo

casjm@mapfre.com

Pacífico Seguros

Perú:

Dirección: Av. Juan de
Arona 830, San Isidro
-Lima 27.

Teléfono: (01) 518-4000
// Anexos: 5316 / 5318 /
5319

Contacto: Paul Cáceres

pcaceres@pacifico.com.pe

Rimac Seguros

Perú:

Dirección: Calle Las
Begonias 475, San Isidro,
Lima.

Persona de contacto:
Carmen Rosa Flores

cflores@rimac.com.pe

Seguros Atlas S.A.

México:

Dirección: Paseo de
los Tamarindos#60 Col.
Bosques de las Lomas
C.P. 05120 México, D.F.

Teléfono: +52- 55-
91775000

Persona de contacto:
Roxana M. Ríos Rosales

Teléfono: +52-55-91-77-
50-51

rrios@segurosatlas.com.mx

Seguros Bolívar

Colombia:

Dirección: Av Dorado #
68B -31 Torre 2, Bogotá

Teléfono: +57 (1) 3410077

Persona de contacto:
Gabriel Villalobos

Gabriel.Villalobos@segurosbolivar.com

Seguros del Estado

Colombia:

Dirección: Carrera 11 No
90 – 20, Bogotá

Teléfono: 57 1 6019330

Persona de Contacto:
Jorge Mario Gomez

jorge.gomez@segurosdelestado.com

Seguros Sura, S.A.

Colombia:

Dirección: Carrera 64B
No. 49A-30, Medellín,
Antioquia, Colombia

Teléfono: +57 (4)
4378888

Persona de Contacto:
Martín Uribe Cárdenas

Teléfono: +57 (4) 2602100
ext. 42504

Cel: (+57) 3165207495

muribec@sura.com

Argentina:

Dirección: Cecilia
Grierson 255, 1107
Cuidad Autónoma de
Buenos Aires.

Teléfono: +54 114 339
0000

Brasil:

Dirección: Av. das
Nações Unidas, 12.995
- 4º andar - Edif. Plaza
Centenário - Brooklin
Novo/São Paulo - CEP
04578-000

Teléfono: +55 11
35567000

Chile:

Dirección: Providencia
1760, Piso 4, Providencia,
Santiago – Chile

Teléfono: +56 2
223961000

El Salvador:

Dirección: Alameda Dr.
Manuel Enrique Araujo,
Plaza Suiza, Col. San
Benito, San Salvador, El
Salvador.

Teléfono: +503 2298
8888

México:

Dirección: Blvd. Adolfo
López Mateos 2448, Col.
Altavista, Delgación
Álvaro Obregón, C.P.
01060, Cd De México.

Teléfono: +52 (55) 5723
7999

Panamá:

Dirección: Calle
Aquilino de la Guardia
entre calle 47 y 48, Plaza
Marbella, ciudad de
Panamá

Teléfono: +507 205-0700

República Dominicana:

Dirección: Av. John
F. Kennedy No. 1
Ensanche Miraflores.
Santo Domingo,
República Dominicana

Teléfono: +809 809-985-
5000 / 809-985-5025

Uruguay:

Dirección: Av.Italia 7519,
CP11500 - Montevideo,
Uruguay.

Teléfono: +598 2603
0000

XL Catlin

México:

Dirección: Antonio
Dovalí Jaime 70 Torre
C Piso 8. Col. Santa Fe.
Del. Alvaro Obregon.
Mexico, D.F.. CP 01210

Teléfono: 52 (55) 2269
5584

Persona de contacto:
Rubén Chanona Llano

ruben.chanona@xlcatlin.com

REASEGURO

Hannover Rück SE

Colombia: Hannover Re

Dirección: Carrera 9 No
77 – 67 Piso 5. Bogotá
(Representación para
toda Latinoamérica)

Teléfono: + (571) 6517583

Persona de contacto:
Miguel Ángel Velásquez.

Teléfono: + (571) 6517583

miguel.velasquez@hannover-re.coma

Helvetia

Dirección: 1395 Brickell
Avenue Suite 680.
Miami, Florida 33131

Teléfono: +1 305 503

5166

Persona de Contacto:
Leonardo Morales

leonardo.morales@
helvetia.com

Liberty International Underwriters

Estados Unidos:

Dirección: 1221 Brickell Ave., Suite 820 Miami, FL 33131

Teléfono: +1 786 437 8520

Persona de contacto:
Arturo Posada

Teléfono: +1 (786) 437-8548

arturo.posada@libertyiu.com

Munich Re

América Latina Sur:

Persona de contacto:
Henrique Cabral

Teléfono: +49 (89) 3891-4871

hcabral@munichre.com

América Central & Caribe:

Persona de contacto:
Tanja Spielberger

Teléfono: + 49 (89) 3891-3155

tspielberger@munichre.com

Contactos locales y encargados de Marine:

Para: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Uruguay

Munich Re do Brasil Resseguradora S.A

Dirección: Av. Eng. Luis Carlos Berrini, 550, 14 andar, Sao Paulo, Brasil

Teléfono: + 55 11 51 02 1500

Persona de contacto:
Henrique Cabral

Teléfono: + 55 11 5102 1546

hcabral@munichre.com

Para: Colombia, Ecuador, Perú, Venezuela.

Munich Re Oficina de Representación en Colombia

Oficina de Representación

Dirección: Carrera 7., No. 71-21, Torre B Oficina 902, Bogotá, Colombia.

Teléfono: +57 1 3269600

Persona de contacto:
Michael Yeats

MYeats@munichre.com

+57 (1) 3269608

Argentina: Münchener de Argentina Servicios Técnicos S.R.L.

Dirección: Calle 25 de Mayo 555, piso 21°, C1002ABK, Buenos Aires

Teléfono: +54 11 45154100

Persona de contacto:
Luis Miranda Fontes

Teléfono: +54 (011) 45154111

lmiranda@munichre.com

Colombia: Munich Re Oficina de Representación en Colombia

Dirección: Carrera 7., No. 71-21, Torre B Oficina 902, Bogotá

Teléfono: +57 1 3269600

Persona de contacto:
Ricardo Pérez

Teléfono: +57 (1) 3269603

rperez@munichre.com

México: Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Oficina de Representación en México

Dirección: José María Velasco 30, Col. San José Insurgentes, Delegación Benito Juárez, 03900, México DF

Teléfono: +52 55

56519388

Persona de contacto:
Alejandro Feldhaus

Teléfono: +52 (55) 56608332

afeldhaus@munichre.com

Navigators Insurance Company

América Latina & Caribe:

Dirección: 355 Alhambra Circle, Ste 1510 Coral Gables, FL 33134

Persona de Contacto:
Efraín Ignacio Sorá

Teléfono: + 1 3053233940

esora@navg.com

Provincial de Reaseguros C.A

Panamá: Provincial Re Panamá

Dirección: P.H. Office One (Torre BANISI), Nivel 1300, Oficina 1305, Calle 58 con Calle 50, Obarrio, Corregimiento de Bella Vista, Provincia de Panamá.

Teléfonos: + (507) 209 6734/ +(507) 397 6940, 6947 /+(507) 836 5424, 5660, 5659

Wilfredo.mujica@prorepanama.com

Venezuela: Provincial de Reaseguros C.A

Dirección: Av. San Felipe. Nro. 10, Edif. Prore, La Castellana. Caracas.

Teléfono: +58 212 233.33.44 - Fax: +58 212 263.16.16

Wilfredo.mujica@provincialre.com

Swiss Re

Brasil: Swiss Re Brasil Resseguros S.A.

Dirección: Avenida Paulista, 500 - 5° andar

Cj 53. 01310-000. São Paulo - SP.

Teléfono: + 55 11 3073 8096

Persona de contacto:
Euler Alvarenga

Euler_Alvarenga@SwissRe.com

Estados Unidos: Swiss Re

Dirección: 175 King St., Armonk, New York 10504. EUA.

Teléfono: + 1 914 828 8811

Persona de contacto:
Erika Schoch

Erika_schoch@swissre.com

Talbot Underwriting LATAM S.A.

Chile

Dirección: Av. Apoquindo 3650 Oficina 803, Las Condes, Santiago

Teléfonos 56 2 2797 0300

Persona de contacto:
Carlos Villafaina

carlos.villafaina@talbotuw.com

Transatlantic Re

Estados Unidos: Transatlantic Reinsurance Company (TransRe)

Dirección: 701 N.W. 62nd Avenue, Suite 790 Miami, FL 33126

Teléfonos + 1 786 437 3900 Ext: 3943

Persona de contacto :
Alfonso Valle - T: + 1 786 437 3943

avalle@transre.com

CORREDORES

Aon Benfield Colombia

Colombia

Dirección: Av. Carrera 9. No. 113-52 Oficina 505. Bogotá

Teléfono: +57 1 6222222 Ext.270

Persona de contacto:
Olga Patricia Escorcía
Julio

olga.escorcía.
contractors@
aonbenfield.com

Aon Benfield Perú

Perú

Dirección: Calle Andrés
Reyes 437 San Isidro. Lima

Teléfono: +51 1 2306100

Persona de contacto:
Pilar Chávez

chavez@aonbenfield.
com

**AQUAMERCANTILE
INTERNATIONAL INC**

Panamá

Dirección: Calle 77 San
Francisco Casa No 26
Intermaritime Group
Ciudad de Panamá

Teléfono: (507) 3151143

Persona de contacto: Flor
Torrijos

flor@intermaritime.org

**Atlantic Insurance
Brokers**

América Latina

Dirección: 175 SW 7th St,
Suite 1509. Miami, FL.

Teléfono: +1 305 377 7887

Persona de contacto: Luis
Tojeiro

ltojeiro@
atlanticinsbrokers.com

Guy Carpenter

América Latina y Caribe:

Dirección: 200 S Biscayne
Blvd, Miami, FL 33131

Teléfono: +1 305 341 5050

Persona de contacto:
Edward Benavides

edward.benavides@
guycarp.com

Innova Re

Perú

Dirección: Av. Mariscal La

Mar 1120 – Oficina 304

Miraflores, Lima

Teléfono: + 51 997359235

Persona de Contacto:
Juan Diego Cadarso

jdcadarso@innova-re.
pe

JLT GROUP

JLT Re Argentina

Argentina:

Dirección: Della Paolera
265, Torre Boston, 24°
Piso | Retiro, Buenos
Aires

Teléfono: 54 (11) 5280
3584

Persona de Contacto:
Martina Mustafa

martina_mustafa@jltre.
com.ar

JLT Re Brasil

Brasil:

Dirección: Av. Presidente
Wilson, 231 - 7° andar,
Río de Janeiro

Teléfono: 55 21 97685-
2025

Persona de Contacto:
Beatriz Manfredi

beatriz_manfredi@jltre.
com.br

JLT Chile

Chile:

Dirección: Avda.
Costanera Sur 2730 P. 13,
Santiago

Teléfono: +34 6 8111
2056

Persona de Contacto:
Adrián Larrondo

adrian.larrondo@jlt.cl

JLT Re Colombia

Colombia:

Dirección Carrera 7 No.
71 - 21 Torre B Oficina
601, Bogotá

Teléfono: + 57 (1)
6004000

Persona de Contacto:
Jorge Cruz

jorge_cruz@
jltrecolombia.com

JLT Sterling México

México:

Dirección: Insurgentes
Sur 1898 Piso 19

Colonia Florida. Torre
Siglum

C.P. 01300, México D. F.

Teléfono: +52 55 8503
6700

Persona de contacto:
Carlos Villamil

carlos_villamil@
jltsterling.com

JLT Re Perú

Perú:

Dirección: Av. Santa
María 110 - Oficina 202 |
Miraflores, Lima

Teléfono: 51 967 918918

Persona de Contacto:
Waldo Olivos

Waldo_Olivos@jltperu-
re.com

**Risk Solutions
Venezuela SOCIEDAD
DE CORRETAJE DE
REASEGUROS, C.A.**

Venezuela:

Dirección: Urbanización
Las Mercedes,
Calle Veracruz, Edif.
Torreon, PB Oficinas
2 y 3, Caracas 1060,
Venezuela.

Teléfonos: + 58 212
9930211, Ext 113

Persona de contacto:
María Eugenia Marín

Teléfono: +58 212
9930211

maria_marin@
riskolutions.net.ve

**J.R.Rodríguez &
Asociados**

Argentina

Dirección: Lavalle 547, 2°
Piso, Oficina «A» Código

Postal (C1047AAK)
Ciudad de Buenos Aires

Teléfono: (54 11) 4393
5919/5923/2754

Persona de contacto:
Jorge Ruben Rodríguez

rodriguezjr@jrryasoc.
com.ar

Reinsurance Consulting

México

Dirección: Barranca del
Muerto 415. Col. 03930,
Ciudad de México,
Benito Juárez

Teléfono: +5255 5377
5960

Persona de contacto:
Lizardo Fonseca
Cárdenas

lizardo_fonseca@re-
consulting.com.mx

Willis Towers Watson

Estados Unidos

Dirección: 1450 Brickell
Avenue Suite 1600 |
Miami, FL 33131 USA

Teléfono: D +1 305 421
6206

M +1 305 496 7266

Persona de contacto:
Neil Bath

Neil.Bath@
WillisTowersWatson.com

RISK MANAGEMENT

**ARM – Asset Risk
Management**

Argentina:

Dirección: L. Lugones
4239 Piso 4° - C1430EDF -
Ciudad de Buenos Aires

Teléfono: +54 11 5032
3380

Persona de contacto:
Samuel A. Markov

smarkov@arm-services.
com

Chile:

Dirección: Padre
Mariano 210 Oficina
1003 Providencia,

Santiago de Chile
Teléfono: +56 2322 36340

Persona de contacto:
Thomas Radmann

tradmann@arm-chile.com

Assist Cargo S.A

Argentina:

Dirección: Reconquista
559 - 9° piso C1003ABK -
CABA, Buenos Aires

Teléfono: +54 11 4316
2222

info@assistcargo.com

Persona de Contacto: Dr.
Carlos Leymarie

Teléfono: +54911 61118418

Mail: cleymarie@
assistcargo.com

México

Dirección: Río Misipí 52
- 8° piso

CP06500 - Cuauhtémoc,
México D.F.

Teléfono: +52 55 1208
4908 Persona de
contacto: Lic. Patricio
Vidal

Teléfono: +52 55 4070
2880

pvidal@assistcargo.com

Chile:

Dirección: San Pio X 2460
Of. 1302

CP 7510041 - Providencia,
Santiago de Chile

Teléfono: +56 9 9658 1771

Persona de contacto: Lic.
Alan Marín

Teléfono: +56 2 2656 9988

amarin@assistcargo.com

Estados Unidos:

Dirección: 24044 Cinco
Village Center Blvd.
Suite 100

TX 77494 - Katy, Texas

Telefono: +1 281 247 0379

Persona de contacto:
Lic. Gabriel Rodriguez
Roca

grodriguezroca@
assistcargo.com

CRM- Cargo Risk Management

Colombia:

Dirección: Calle 72
N° 10-51 Oficina 501,
Bogotá.

Teléfono: +571 212 5733

Persona de contacto:
Juan Carlos Martínez

jcm@cargorisk.com

México:

Dirección: Mariano
Escobedo 476, oficina
1233 col. Nuevo Anzures.
Mexico DF.

Telefono +55 290996 67

Persona de contacto:
Mauricio Martínez

mmp@cargorisk.com

La Gerencia de Riesgos

Estados Unidos:

Dirección: 484
Knollwood Lane Unit 177
- Avon, IN CP 46123

Teléfono: +1 3172219724

Persona de contacto:
Alma Piedad Alarcón

alma.alarcon@
lagerenciaderiesgos.
com

CONSULTORES

Baal Nak- Reinsurance Consultants

Latino América:

Dirección: 1111 Brickell
Ave Suite 1840, Miami,
FL 33131.

Teléfono: +1 305-377-
4233

Persona de contacto:
Xavier Corona

xavier.corona@baalnak.
com

International Marine Experts (IME)

Panamá:

Dirección: Bldg
N°0750D, Williamson
Place, La Boca, Balboa,
Ancón, Panamá.

Teléfono: +507-314-1756 /
52; +507 6676 8505; +507
6780 5046

Persona de contacto:
Ing. Javier Bru

jbru@ime.com.pa

Colombia:

Teléfono: +57 300 44
765 44

Persona de contacto:
Marlon Contreras

mcontreras@ime.com.
pa

Paraguay:

Dirección: Roque
Centurión Miranda 1193,
Asunción, Paraguay

Teléfono: +595
985520900

Persona de contacto:
Niko Bensien

nbensien@ime.com.pa

ASESORÍA LEGAL

Zürcher Odio & Raven

Costa Rica:

Dirección: Centro
Corporativo Plaza
Roble, Edificio Los
Balcones 4 piso. San
José.

Teléfono: (506) 2201-
3889

Persona de contacto:
Miguel Antonio Elizondo
Soto

Teléfono: (506) 2201-
3889

melizondo@
zurcherodioraven.com

ALS ADMIRALTY SERVICES SA

Argentina:

Dirección: Avda. Alicia

M. de Justo 740 piso 4
Of. 4 (C1107AAP)

Dock 5 - Puerto Madero

Ciudad A. de Buenos
Aires

Teléfono: +54-11-
43314324

Persona de contacto:
Dr. Gustavo Pablo Yusti

gyusti@admiraltylaw.
com.ar

Hincapié & Molina

Colombia:

Dirección: Calle Real
Manga No. 21 - 166 ofc
1, Cartagena.

Teléfono: (57 5)6608339

Persona de contacto:
Juan Guillermo
Hincapié

juangh@
hincapiemolina.com

**J. Correa & Abogados.
S.A.S - Attorneys at
Law. Firma reconocida
internacionalmente en
las áreas del Derecho
de Transporte y Seguros.**

Colombia:

Dirección: Calle 73 N° 9
- 42 Oficina 305 Edificio
Nepal, Bogotá.

Teléfono: (571) 3172970 -
3122109

Personas de contacto:
John Correa

jcorrea@jcorrealegal.
com

Andrés Felipe Ávila

andresavila@
jcorrealegal.com

MAIO Legal

México:

Dirección: Campos
Elíseos 98-B, Col.
Polanco 11560, México,
D.F.

Teléfono: +52(55)5254
5854

Persona de contacto:
Ángel Vallejo Chamorro

ASOCIACIONES DE SEGUROS

Dirección: Calle 25 de Mayo N° 565, 2° Piso.
C1002ABX - Capital

Panamá:

**AUDEA- Asociación
Uruguaya de Empresas
Aseguradoras**

dnieto@fasecolda.com

The image displays a collection of logos for insurance companies, categorized by country. The countries included are:

- Argentina
- Chile
- Colombia
- Costa Rica
- Ecuador
- El Salvador
- Guatemala
- Honduras
- México
- Panamá
- Paraguay
- Perú
- República Dominicana
- Uruguay
- Venezuela
- Estados Unidos

The logos are arranged in a grid format, with each company's name and logo clearly visible.

PAÍS	COMPañIA	ASISTENTE
Alemania	Batterman & Tillery Group	Phillip Bach
Alemania	Gen Re	Stefan Seliger
Alemania	Hanseatic Underwriters	Helge Volger
Alemania	Hanseatic Underwriters	Tobias Braun
Alemania	Munich Re	Tanja Spielberger
Alemania	Munich Re	Torgue Scheel
Alemania	Zeller Associates Group	Jon Sánchez
Argentina	ALS Admiralty Services	Gustavo Yusti
Argentina	ALS Admiralty Services	Juan Pablo Romero
Argentina	ALS Admiralty Services	Miguel Francisco Carrara
Argentina	ARG-Group S.A.	Emiliano García
Argentina	ARG-Group S.A.	Federico Volpi
Argentina	Assekuransa	Erica Olbertz
Argentina	Assekuransa	Laura Cecilia Constantini
Argentina	AssistCargo	Carlos Leymarie
Argentina	AssistCargo	José Luis Anselmi
Argentina	AssistCargo	Micaela Amodio Ricciuti
Argentina	Bulló Abogados	Daniel Russo
Argentina	CHUBB	Pamela Andrea Rosetti
Argentina	Grupo ARM	Daniel Marcelo Boaretto
Argentina	Grupo ARM	Gonzalo Alberto Delgado
Argentina	Grupo ARM	Samuel Alejandro Markov
Argentina	J. R. Rodríguez & Asociados	Jorge Rubén Rodríguez
Argentina	J. R. Rodríguez & Asociados	Julieta Noa Rodríguez
Argentina	JLT Re	Martina Mustafa
Argentina	La Holando Sudamericana Compañía de Seguros	Cesar Augusto Espigares Moreno
Argentina	La Holando Sudamericana Compañía de Seguros	Eduardo Weisbek
Argentina	La Holando Sudamericana Compañía de Seguros	Juan Manuel Contrera
Argentina	Marsh S.A.	Edgardo A. Hertel
Argentina	McLarens	Cristian Hidalgo
Argentina	QBE	Hernán Troncoso
Argentina	Reunión Re Compañía de Reaseguros S.A.	Cecilia Levi
Argentina	Seguros Sura	Juan José Verdaguer
Argentina	Seguros Sura	Nelson Di Bellonia
Argentina	Willis Towers Watson	Diego Martínez
Brasil	Argo Seguros	Fernanda Bizarria
Brasil	Argo Seguros	Salvatore Lombardi
Brasil	Argo Seguros	Vanessa Mendonça
Brasil	CHUBB	Omar Mendoza
Brasil	IRB Brasil Resseguros	Flávio Hasenclever Borges
Brasil	IRB Brasil Resseguros	Roberta Sermoud Resende
Brasil	Liberty International Underwriters	Antonio Lleyda
Brasil	Liberty International Underwriters	Rodolfo Albuquerque Alves
Brasil	Munich Re	Henrique Cabral
Brasil	Seguros Sura	Amílcar Spencer
Brasil	Starr International Seguradora	Hélio Almeida
Brasil	Swiss Re	Euler Alvarenga
Brasil	Swiss Re Corporate Solutions Brasil Seguros S.A.	Aruã Covo Piton
Brasil	XL Catlin	Mauricio Giuntini
Canadá	IUMI	Mariella Dauphinee
Canadá	Liberty International Underwriters	Claudio Verconich
Canadá	Liberty International Underwriters	Luis Guillermo Cárdenas Lugo
Canadá	Liberty International Underwriters	María Helena Trujillo
Chile	ARM Chile	Thomas Radmann
Chile	Conosur Re	Alejandro Ramírez Velasquez
Chile	Conosur Re	Martín Gabriel Hughes Cartes
Chile	Conosur Re	Raul Revilla
Chile	Crawford	Arnaldo Rotella
Chile	Crawford	Marco Bucarey
Chile	Guy Carpenter	Freddy Henriquez
Chile	Guy Carpenter	Hernán Vicuña
Chile	Guy Carpenter	Jorge Eduardo Mardones Villegas



PAÍS	COMPañIA	ASISTENTE
Chile	Guy Carpenter	Luis Amador Chacón
Chile	Price Forbes Chile S.A.	Arturo Mathieu
Chile	Price Forbes Chile S.A.	José Antonio Valencia
Chile	RaetsMarine	Pedro Alberto Ferrand Salaverry
Chile	Talbot Syndicate 1183	Carlos Villafaina Thierry
Chile	Talbot Underwriting Ltda.	Adair Delaney
Chile	Talbot Underwriting Ltda.	Nicolás Gonzalez
Chile	Viollier Ajustadores	Antonio Valdivia Olivares
Chile	Viollier Ajustadores	Patricio Bustamante Navarro
Chile	Willis Towers Watson	Irina Fiorina Castro Arias
Colombia	ALSUM	Iván Huertas
Colombia	ALSUM	Juan Manuel Avella
Colombia	ALSUM	Leonardo Umaña
Colombia	ALSUM	Nancy Rangel
Colombia	Cargo Risk Management - CRM	Juan Carlos Martínez
Colombia	CHUBB	William Ricardo Suárez Zárate
Colombia	Grupo OET	Reinaldo Andrés Rodríguez
Colombia	Guy Carpenter	Elizabeth Muriel
Colombia	Hannover Ruck SE	Miguel Ángel Velásquez Chavez
Colombia	Hincapié & Molina Consultores S.A.S	Juan Guillermo Hincapié Molina
Colombia	Hudson Ltda	Carlos Alberto Ramírez
Colombia	J. Correa y Asociados	John Correa
Colombia	J. Correa y Asociados	Mariantua Correa
Colombia	JLT Re	Jonnathan Oropeza
Colombia	JLT Re	Jorge Ernesto Cruz Bolívar
Colombia	JLT Re	Julio Ferro
Colombia	JLT Re	Natalia Vergel
Colombia	King Salomon Abogados S.A.	Eidelman Javier Gonzalez Sanchez
Colombia	La Previsora Seguros	Carlos Eduardo González Triviño
Colombia	La Previsora Seguros	Jorge Beltrán Rendón
Colombia	Liberty Mutual Insurance Company	Luis Eduardo Abrahams
Colombia	Liberty Mutual Insurance Company	Mauricio Pinzón Bautista
Colombia	Munich Re	Carlos Durán
Colombia	Munich Re	Michael Yeats
Colombia	Seguros del Estado	Jorge Mario Gomez Aranzazu
Colombia	Seguros Sura	Ruben Darío Hoyos Valencia
Colombia	Sociedad Portuaria Regional de Cartagena	Andrés Vargas
Colombia	Swiss Re Colombia, Oficina de Representación	Francisco Majos Ramírez
Costa Rica	Zurher Odio & Raven	Miguel Elizondo
Ecuador	Arosemena Baquerizo	Carlos Arosemena Baquerizo
Ecuador	CHUBB	Sonia Angelita Medina Mora
Ecuador	La Unión Seguros	Alejandro Goldbaum Allen
Ecuador	La Unión Seguros	David Alberto Goldbaum Morales
Ecuador	Seguros Equinoccial	Adriana Guerrero
Ecuador	Seguros Equinoccial	Diana Negrete
Ecuador	Seguros Equinoccial	Patricia Mendieta
España	Atlantic Insurance & Reinsurance Brokers	Manuel Ferrandez
España	Bolea Saez Servicios S.L.	José Angel Bolea Saez
España	Mapfre Global Risks	José Manuel Castillo Moreno
España	RSA	Elena Talegon
España	RSA	Fernando Barrio
España	RSA	Juan Patricio Corral
Estados Unidos	Aspen Insurance	Stephen Bidwell
Estados Unidos	AssistCargo	Gabriel Rodríguez Roca
Estados Unidos	Atlantic Americas Reinsurance Corporation	Luis Tojeiro
Estados Unidos	Baal Nak	Xavier Corona
Estados Unidos	Cargocorp UW	Emperatriz Castro
Estados Unidos	CHUBB	Xavier Pazmiño
Estados Unidos	Forte	María Fernanda Lozano
Estados Unidos	Guy Carpenter	Carlos Herrera
Estados Unidos	Guy Carpenter	Carmen Noguera
Estados Unidos	Guy Carpenter	Edward Benavides



PAÍS	COMPañIA	ASISTENTE
Estados Unidos	Helvetia Latin America	Leonardo Morales
Estados Unidos	Kennedys	Alex Guillaumont
Estados Unidos	Kennedys	Marco Rivera Noya
Estados Unidos	Liberty Mutual Insurance Company	Aldo Paino
Estados Unidos	Liberty Mutual Insurance Company	Arturo Posada
Estados Unidos	Liberty Mutual Insurance Company	Juan Carlos Salcedo
Estados Unidos	MatthewsDaniel	Daniel Singer
Estados Unidos	MatthewsDaniel	Stella Singer
Estados Unidos	Mexbrit	John Dodson
Estados Unidos	Names Américas Agencia de Suscripción	Ricardo Morales
Estados Unidos	Navigators	Efraín Sora
Estados Unidos	Navigators	Silvia Sandoval
Estados Unidos	Swiss Re	Alejandro García
Estados Unidos	Swiss Re	Anthony Cowie
Estados Unidos	Swiss Re	Erika Schoch
Estados Unidos	Swiss Re	Jairo Zambrano
Estados Unidos	Swiss Re	María Fernando Alonso
Estados Unidos	Swiss Re	Oliver Futterknecht
Estados Unidos	The Spencer Company	Jonathan Spencer
Estados Unidos	Transatlantic Re	Alfonso Valle
Estados Unidos	XL Catlin	Gustavo Guevara
México	Cargo Risk Management - CRM	Mauricio Martínez Pinto
México	CargoCorp UW	María Alejandra Bojacá
México	Cooper Gay Martínez del Río y Asociados	Teresa Barranco Arévalo
México	Guy Carpenter	Alejandro Gonzalez Villanueva
México	INTERprotección	Mónica Sánchez Moncada
México	MatthewsDaniel	Irma Sánchez Hernández
México	MatthewsDaniel	Raúl Jorge Martínez Miranda
México	NRGI Broker	Graciela de Lourdes Alvarez Hoth
México	Seguros Atlas	Roxana Ríos
México	Swiss Re	Rosa Morán
México	Swiss Re Corporate Solutions	Germán Vazquez
Panamá	Aquamercantile Internacional	Cindy Revelo
Panamá	Aquamercantile Internacional	Flor Torrijos
Panamá	Aquamercantile Internacional	Yennyfer Quezada
Panamá	Internacional de Seguros	Marycarmen Botacio de Serracin
Panamá	International Marine Experts	Javier Bru
Panamá	Pardini & Asociados	Juan José Espino Sagel
Panamá	Provincial de Reaseguros C.A.	Wilfredo Mujica Colina
Perú	Abaco International Loss Adjusters	Abraham Narciso Sanchez Leon
Perú	Abaco International Loss Adjusters	Ignacio Martí Peña
Perú	Abaco International Loss Adjusters	Manuel Villalba Valdayo
Perú	Addvalora-Wmoller	Alfieri Peirano
Perú	ALSUM	Carolina Merino
Perú	ALSUM	Karin Schoch
Perú	Aon Benfield	Carolina Kiyamu
Perú	Aon Benfield	José María López de los Reyes
Perú	Arthur J. Gallagher Corredores de Reaseguro S.A.	José Matías Vásquez Julián
Perú	Arthur J. Gallagher Corredores de Reaseguro S.A.	Zafiro Polack
Perú	Asociación Peruana de Empresas de Seguros	Eduardo Morón
Perú	Asociación Peruana de Empresas de Seguros	Renato Bedoya
Perú	Astilleros & Varaderos Construcciones A. Maggiolo S.A	Ramón Velasco
Perú	Baukost Ajustadores y Peritos de Seguros S.A.C	Carlos Miguel Caro Custodio
Perú	Baukost Ajustadores y Peritos de Seguros S.A.C	Luis Felipe Orbegoso Rabines
Perú	CHUBB	Alvaro Seminario
Perú	CHUBB	Diego Dávila
Perú	Crawford	Liliana Da Silva Oliveros
Perú	Guy Carpenter	Carlos Orozco Franco
Perú	Guy Carpenter	Isabel Liliana García
Perú	Guy Carpenter	Raul Guevara Dodds
Perú	Guy Carpenter	Rosa María Rossi Sanchez
Perú	Herrera DKP	Alfredo Kohel Gstyr



PAÍS	COMPañIA	ASISTENTE
Perú	Herrera DKP	Carlos Luis Peralta Ramírez
Perú	Innova Re	Juan Diego Cadarso
Perú	Innova Re	Luis Spicer
Perú	IRIARTE & ASOCIADOS Ajustadores y Peritos de Seguros	Jorge Luis Cruzalegui Flore
Perú	JLT Re	Jorge Luis Sanchez
Perú	JLT Re	Magda Sueldo
Perú	JLT Re	Victor Velasco
Perú	JLT Re	Waldo Olivos
Perú	Mapfre Seguros	Eduardo Jesús Marengo Angobaldo
Perú	Mapfre Seguros	Laura María Arboleda Morales
Perú	Marconsult	Cesar Salerno
Perú	Marconsult	Freddy Suárez Ballesteros
Perú	Marconsult	Gonzalo Francisco Javier Navarro
Perú	Marconsult	Hector Ricardo Orozco Orellano
Perú	Marconsult	Raul Antonio Perez
Perú	Marconsult	Rudolf Schlegerberger Miranda
Perú	Marsh Rehder	Ricardo Castro
Perú	Pacífico Seguros	Carlos Amador Bartens O.
Perú	Pacífico Seguros	Manuel León Castillo
Perú	Pacífico Seguros	Miguel Angel de la Torre R.
Perú	Pacífico Seguros	Paul Cáceres Iturrizaga
Perú	RIMAC	Carmen Rosa Flores Aguirre
Perú	RIMAC	Luis Mariano Izquierdo Monteverde
Perú	RIMAC	Vicente Manuel Checa Boza
Perú	RIMAC	Vladimir Lizander Lara Enciso
Perú	Supervisiones & Prevenciones S.R.L.	Jean Carlo Merino Henderson
Perú	Supervisiones & Prevenciones S.R.L.	Victor Merino Rojas
Perú	THB Group	Rosa Amelia Merino Cucho
Perú	Willis Corredores de Seguros S.A.	Antonio Fernando Bravo Puccio
Perú	Willis Corredores de Seguros S.A.	Mario Ernesto Collado Mendiola
Reino Unido	Aegis	Simon Cooper
Reino Unido	Antares Managing Agency Ltd	Daniel Sanchez Marin
Reino Unido	Antares Managing Agency Ltd	Emma Roadnight
Reino Unido	CHUBB	Andrew Williamson
Reino Unido	Clyde & Co.	Elizabeth Turnbull
Reino Unido	Guy Carpenter	Charissa Mole
Reino Unido	JLT Specialty Ltd	Adriana Liévano
Reino Unido	Lloyd's	Daniel Revilla
Reino Unido	Lloyd's Agency	David Lawrence
Reino Unido	Lloyd's Agency	Julie Flewlo
Reino Unido	Lochain Patrick Insurance Brokers	Rodrigo Guirao
Reino Unido	RKH Specialty	Jonathan Saunders
Reino Unido	RKH Specialty	Nicholas Demont
Reino Unido	Sarnia Training Limited	Charlotte Warr
Reino Unido	Speedwell Insurance Brokers	Andrew Ford
Reino Unido	Swiss Re	Peter Sydenham
Reino Unido	Talbot Underwriting	Ian Peterson
Suiza	Helvetia Latin America	Pascal Barbato
Uruguay	Banco de Seguros del Estado	Emilio Rodríguez
Uruguay	Seguros Sura	Pilar Marzano
Venezuela	AJM Despacho de Abogados en seguros	Julio Sanchez-Vegas
Venezuela	Oficina Técnica Asesoría Marítima OTAM	Sergio Eduardo Espinosa
Venezuela	Provincial de Reaseguros C.A.	Ervis Reinaldo Tovar
Venezuela	Provincial de Reaseguros C.A.	Marisela Blanco





VI Congreso Latinoamericano de Seguros Marítimos

BUENOS AIRES  2018

SAVE THE DATE

29 AL 31 DE OCTUBRE

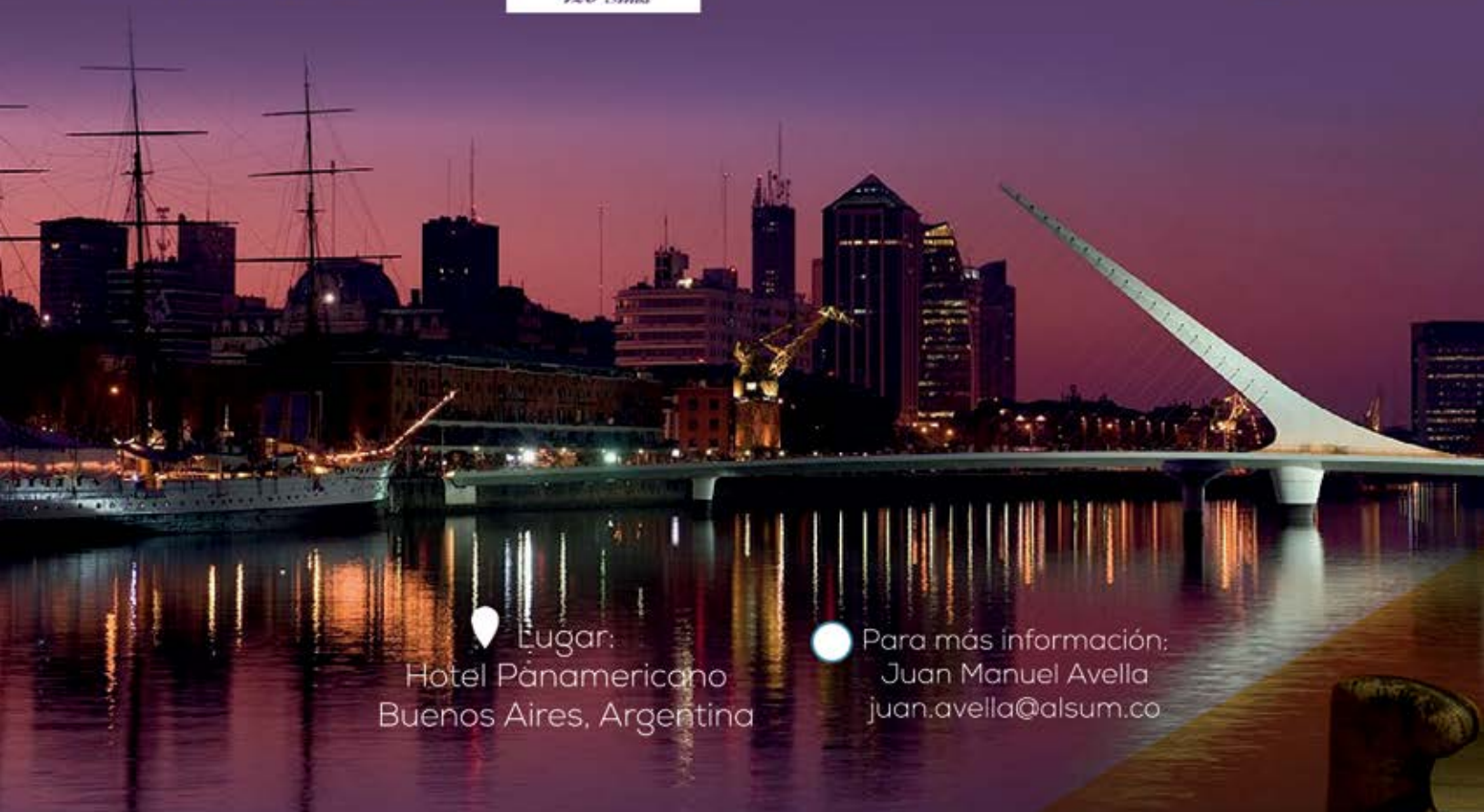
ORGANIZA

ALSUM
ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA
DE SUSCRIPTORES MARÍTIMOS

AACS
Asociación Argentina de
Compañías de Seguros
120 años

PATROCINA

Assistcargo



Lugar:
Hotel Panamericano
Buenos Aires, Argentina



Para más información:
Juan Manuel Avella
juan.avella@alsum.co