



COMITÉS TÉCNICOS Y OBSERVATORIOS

Edición N° 19 - Abril a Julio 2025

**JUNTA
DIRECTIVA**

<i>Presidente</i> Arturo Posada Liberty Specialty Markets	<i>Vicepresidenta</i> Erika Schoch Swiss Re	Alejandro Goldbaum La Unión Compañía Nacional de Seguros	Diego Calderón Starr - Suplente
Henrique Cabral Munich Re	Inmaculada Pinel Mapfre Global Risks	Juan Manuel Contrera La Holando	Julissa Espinal La Monumental de Seguros
Leonardo Morales Helvetia - Suplente	Mauricio de la Guardia Internacional de Seguros	Paul Cáceres Pacífico Seguros - Suplente	Xavier Pazmiño Chubb

**COMITÉ DE
CARGA**

<i>Presidenta</i> Maria Fernanda Alonso Swiss Re	<i>Vicepresidente</i> Samuel Markov ARM Services	Adriana Grillo Grillo Correa Consultorías	Antonio Valdivia Viollier Ajustadores
Arnaldo Rotella Crawford	Carlos Villafaina Marsh Carpenter	Cristina Contreras Chubb	Diana Barrios de Jaén Internacional de Seguros
Diego Calderón Starr	Edward Benavides The Hartford	Facundo Cardello Munich Re	Inmaculada Pinel Mapfre
Jose María Lopez AON	Jose Luis Anselmi Assistcargo	Juan Patricio Corral RSA Group	Juan Felipe Velasquez Seguros Bolívar
Juan Carlos Salcedo Liberty Specialty Markets	Leonardo Morales Helvetia	Maria Teresa Villegas AIG	Miguel Guarín Hanover Re

**COMITÉ DE
CASOS**

<i>Presidenta</i> Roxana Ríos Seguros Atlas	<i>Vicepresidente</i> Ricardo Miqueo Forte UW	Aldo Guzmán Munich Re	Alejandro Goldbaum La Unión Compañía Nacional de Seguros
Alejandro García Hélveta	Debora Cardoso Liberty Specialty Markets	Emilio Rodríguez BSE	Edward Benavides Carpenter Marsh
Efraín Sorá The Hartford (Navigators)	Francisco Campos AIG	Gustavo Yusti Almiralty Law Services	Isaac Galcera RSA
Javier Alonso Mapfre Re	Javier Franco Franco & Abogados Asociados SAS	Juan Guillermo Hincapíe Arthur J. Gallagher	Mauricio Carvajal Carvajal Valek Abogados
Mateus Cezário Da Silva Zurich	Mónica Barreña La Holando	Santiago Cospito Chubb	

**OBSERVATORIO
JURÍDICO**

<i>Directora</i> Julia Rubiales Maio Legal	<i>Sub-director</i> Andrew Cave Cave Liquidadores	Adriana Grillo Grillo Correa Consultorías	Angel Vallejo Maio Legal
Gustavo Yusti Admiralty Services SA	Janeth Chinchon	Javier Franco Franco & Abogados Asociados	Juan Guillermo Hicapie Arthur Gallagher
John Correa Correa Abogados	Mariana Tangarife García Arboleda Abogados	Mauricio Carvajal Carvajal Valek Abogados	Omar Córdova Rodrigo, Elias & Medrano Abogados

**OBSERVATORIO DE SINIESTROS
Y PREVENCIÓN DE PÉRDIDAS**

<i>Directora</i> Rosa Morán Swiss Re	<i>Sub-director</i> Mauricio Martínez CRM	Andrés Rodríguez Grupo OET	Antonio Augusto Lleyda Liberty Mutual Consulting Ltda
Carmen Jiménez RSA España	César Salerno Marconsult	Dantonía Fermin Torres Charterama	Felipe Díaz Pintos Grupo Comismar
Fernando Arroyo Crawford	Gorka Sicilia Navarro SAINT CLEMENT, S.L.	Jorge Luis Rosas J.R.Z. Ajustadores y Peritos de Seguros S.A.C.	José Ricardo Villegas CargoCorp UW
José Alberto Rosas ABL GROUP	Juan Carlos Prieto Cogent Andina Corredores de Reaseguros LTDA.	Manuela Jiménez Hannover Re	María Amalia Cruz QBE International Markets
Rafael Bruno Botaro Starr			

Fomentando el crecimiento del sector de seguros en Latinoamérica



Por Leonardo Umaña

Leonardo Umaña, director Ejecutivo de la Asociación Latinoamericana de Suscriptores Marítimos
ALSUM



Con un enfoque de colaboración, innovación y excelencia, Alsum ha logrado convertirse en un aliado para las empresas que participan en el seguro marítimo. Por medio de espacios de capacitación continua y de intercambio de experiencias, fomenta las mejores prácticas en la suscripción de seguros de carga, cascos y responsabilidades marítimas.

Alsum ofrece alternativas de capacitación y actualización de clase mundial, a través de sus programas de educación virtual, el ciclo de foros virtuales y presenciales, el congreso anual de seguros marítimos y la edición de publicaciones técnicas de apoyo al suscriptor.

Las aseguradoras que se benefician de estos programas al ser afiliadas a ALSUM, representan a 16 países de Iberoamérica y generan el 70 % de las primas de marine en Latam.

Fasecolda, un aliado estratégico para cumplir con su misión en Latinoamérica

Fasecolda fue determinante en el proceso de estructuración y fundación de Alsum, al prestar sus oficinas y apoyo técnico. En particular, siempre agradeceremos el crucial apoyo y las acertadas ideas del entonces presidente de la Federación, el Dr. Roberto Junguito Bonnet (QEPD).

Tendencias Clave en los Seguros Marítimos en Iberoamérica: del diagnóstico a la implementación.

En un contexto de disruptión tecnológica, tensiones geopolíticas y presión por la sostenibilidad, el seguro marítimo en Iberoamérica vive un momento de redefinición. Con el aporte técnico de nuestra extensa red de empresas afiliadas, pertenecientes a los diversos eslabones del ecosistema del seguro de carga en Iberoamérica, en este 2025 ALSUM está fomentando las siguientes discusiones:

1. La urgencia de “descomoditizar” el seguro de carga

Uno de los mayores desafíos actuales es escapar de la lógica del precio como único diferenciador. Las aseguradoras necesitan desarrollar propuestas de valor más sofisticadas, integrando análisis de riesgo, prevención y servicios postventa. La formación juega aquí un papel central para transformar el enfoque comercial y técnico de los equipos.

2. Tecnología y digitalización: aliados estratégicos

La adopción de tecnologías como sensores IoT, la automatización y la analítica avanzada entre otras, está empezando a tener un impacto tangible en la suscripción, la prevención y el manejo de siniestros. Pero no se trata solo de incorporar herramientas, sino de fomentar una cultura de innovación desde dentro de las aseguradoras. La capacitación en competencias digitales ya no es opcional.

3. Paramétricos y seguros compensatorios

La exploración de modelos paramétricos —especialmente en seguros de carga y embarcaciones— representa una oportunidad para responder a eventos de alta frecuencia con mayor diligencia. Con Colombia como país referente en materia de regulación, las compañías más visionarias ya empiezan a invertir en el diseño de este tipo de productos para el ramo de marine.

4. Aumento del robo y el crimen organizado en rutas logísticas

La incidencia del robo en el transporte terrestre y marítimo se ha intensificado en algunos corredores de Iberoamérica, presionando las tasas y reconfigurando el apetito de riesgo. La colaboración entre aseguradoras, clientes y autoridades es clave,

así como el desarrollo de mapas dinámicos de riesgo que permitan ajustar coberturas de forma más inteligente.

5. Dilemas alrededor de la carga refrigerada

El manejo de la carga perecedera plantea interrogantes críticos: ¿cuándo la pérdida es atribuible al asegurado y cuándo a un tercero? La capacitación técnica en este tipo de riesgos se ha vuelto prioritaria para evitar disputas y optimizar la suscripción de estos productos altamente sensibles.

6. Crisis del transporte internacional y escasez de contenedores

Los efectos de la pandemia, sumados a eventos geopolíticos como bloqueos de rutas o conflictos en el Mar Rojo, han generado retrasos significativos y volatilidad en costos logísticos. Las pólizas deben adaptarse a estas nuevas realidades, incorporando cláusulas de interrupción o redireccionamiento de rutas.

7. ESG y sostenibilidad en el seguro marítimo

Los criterios ambientales, sociales y de gobernanza están empezando a permear las decisiones de aseguramiento. Desde evaluar el tipo de embarcación hasta las prácticas laborales de los operadores, la sostenibilidad se convierte en un criterio técnico y ético que debe integrarse en el diseño de producto.

8. Formación continua como eje estratégico

En todos estos frentes, la capacitación aparece como denominador común. Las aseguradoras que invierten en el conocimiento de sus equipos —desde suscriptores hasta ejecutivos de cuenta— están mejor preparadas para enfrentar la incertidumbre y capitalizar las nuevas oportunidades. Es aquí donde la oferta de capacitación y de actualización profesional especiali-

zada en marine que nos ofrece ALSUM, se posiciona como alternativa asequible, robusta y versátil.

Congreso Alsum: Un espacio de innovación y conexión para el sector asegurador.

El Congreso de Alsum es uno de los eventos más esperados del año para todos los actores del sector asegurador. Este evento, que se celebrará del 21 al 23 de octubre de este año, y reúne a expertos, empresas y líderes de la industria para discutir los temas más relevantes y actuales que afectan a la industria aseguradora. Durante tres días, se llevarán a cabo conferencias, paneles y espacios de networking, en los que los asistentes podrán conocer las últimas tendencias en tecnología, regulación y desarrollo de productos aseguradores.

El Congreso es más que un evento; es una plataforma donde los asistentes tienen la oportunidad de compartir experiencias, aprender de expertos y establecer conexiones estratégicas que pueden marcar la diferencia en sus negocios. ☺

¿Por qué es estratégico afiliarse a Alsum?

Afiliarse a Alsum representa una inversión en el futuro de las empresas del sector asegurador. Como miembro de la asociación, las compañías tienen acceso a una amplia gama de beneficios, tales como:



Acceso a eventos exclusivos:

Como el Congreso de Alsum, talleres y seminarios especializados.



Red de contactos:

Conexiones con actores clave de la industria, desde aseguradoras hasta proveedores de servicios tecnológicos y consultores.



Formación continua:

Programas de capacitación y desarrollo, manténgase a la vanguardia de las tendencias y regulaciones del sector.



Visibilidad:

La posibilidad de destacar a su empresa dentro de una comunidad que agrupa a las principales entidades del sector asegurador latinoamericano.



Si aún no es afiliado, lo invitamos a que ingrese a nuestra página web www.alsum.com, o escanee este QR y haga clic en Afíliese, ahí podrá conocer las diferentes categorías para ser parte de una de las organizaciones que no solo lo conectan con especialistas colombianos sino de Latinoamérica y Europa.

SAVE THE DATE

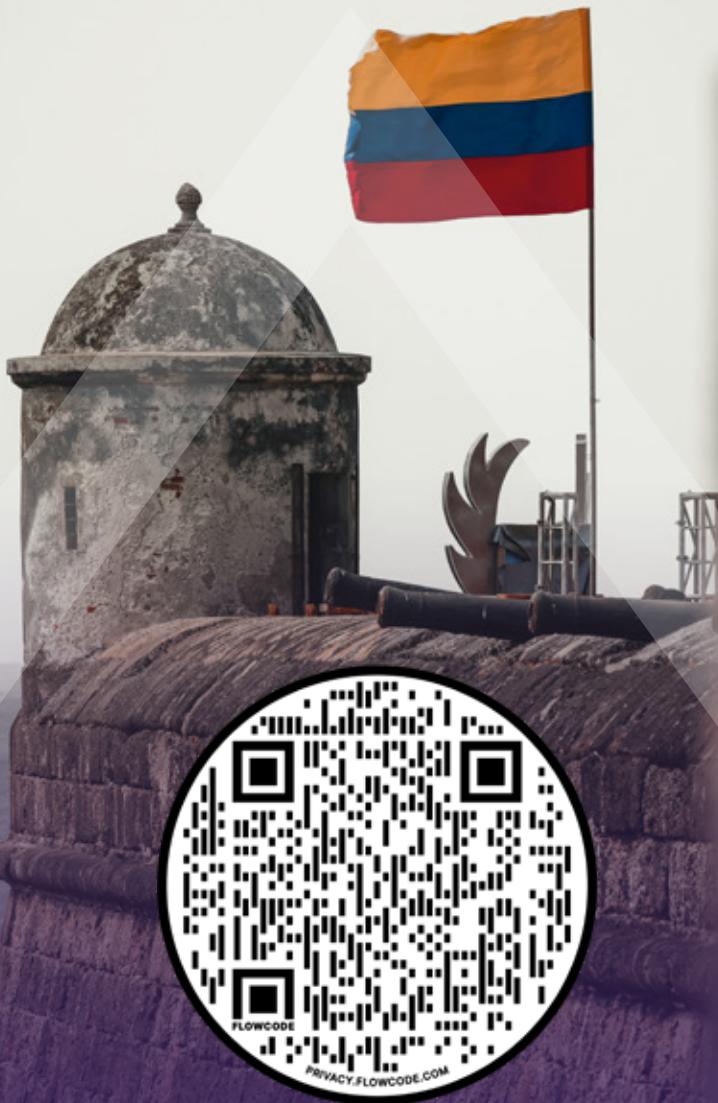
**21 al 23
DE OCTUBRE**



XIII CONGRESO LATINOAMERICANO DE SEGUROS MARÍTIMOS

ALSUM 2025

CargoCorp
UNDERWRITERS



Inscríbase ahora:



congreso.alsum.co

Índice



**Comité de
Carga**

Pág 6



**Comité de Cascos y
Responsabilidad Civil**

Pág 12

Artículo

Invitado

Pág 19



**Observatorio
Jurídico**

Pág 21



**Observatorio de
Siniestros y Prevención
de Pérdidas**

Pág 25

REVISTA
ALSUM

Director Ejecutivo:
Leonardo Umaña

Coordinador de Comunicaciones:
Daniel Meneses

Gerente Administrativa:
Camila Prieto

Coordinadora Servicios Creativos:
Ali Diaz

Líder Técnica:
Susana Estévez

Asistente Administrativo:
Bergian Umaña

Líder de Crecimiento:
Ángela Cardona

Editorial Alsum
2025

Coordinadora Técnica:
Nazly Contreras

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.



Editorial



Por María Fernanda Alonso
Presidenta Comité de Carga



Quiero compartir con la comunidad un poco de lo que hacemos en el Comité de Carga. Así que empecemos por cómo estamos conformados. El comité de Carga está compuesto por **20 profesionales de la industria que incluyen aseguradores, reaseguradores, intermediarios de seguro directo y de reaseguro, ajustadores, expertos en prevención de pérdidas / administración de riesgo y abogados expertos en el área de transporte.**

Debo decir que tengo el honor de presidir este grupo de la mano de mi colega Samuel Markov quien actúa como Vicepresidente. Juntos apoyamos a los subcomités y coordinamos con el equipo de ALSUM los temas administrativos y técnicos.

La dinámica de trabajo dentro del Comité está enfocada en elegir tres temas centrales para trabajar durante el año, a estos les llamamos "ejes temáticos" que son: **Brecha de aseguramiento y tecnología, Geopolítico y El suscriptor de transporte.**

Una vez elegidos estos ejes, se establece un subcomité independiente, para cada tema, que reporta los avances al comité en pleno para que juntos tomemos decisiones.

Cada uno de los ejes está compuesto por áreas de interés de los integrantes del comité y de la comunidad ALSUM. El resultado del trabajo de cada subcomité se ve reflejado en foros, artículos, y a veces en episodios del **podcast Navegando en Altamar**. Otro punto importante es elegir los temas a tratar con respecto a Transporte de Carga para el Congreso Anual ALSUM.

En el subcomité de brecha de aseguramiento, uno de los temas más debatidos es la inteligencia artificial, sus ventajas y desventajas, y sus riesgos. El debate se ha centrado en aunque sabiendo que se utiliza para procesos administrativos y de reclamos, surgen algunas preguntas: ¿hay alguien que ya tenga asistentes de suscripción activos? ¿Cómo están funcionando? ¿cuáles son los riesgos operacionales y legales?

El subcomité Geopolítico nos tiene de cabeza, en el buen sentido, ya que este grupo sabe que una guerra comercial puede resultar en una reducción en el crecimiento económico que tenga como consecuencia una menor demanda para el seguro; y es que las cuestiones en la suscripción son muchas. Por ejemplo, ¿cómo se afectan los límites de póliza? ¿cuál es el impacto del arancel cuando el asegurado es el comprador? ¿qué porcentaje de la movilización anual se verá afectados por los cambios en la regulación arancelaria? ¿cómo están realizando los asegurados la movilización anual? El ambiente actual nos indica que nuestro ramo se puede ver afectado considerablemente por estos factores.

Ahora bien, uno de los temas favoritos de todos es el de El suscriptor de transporte. Este eje se enfoca en encontrar las áreas más relevantes para capacitar a los suscriptores junior y de desarrollar habilidades nuevas en los suscriptores experimentados, e incluye encontrar nuevas formas de transmitir conocimientos.

Por otro lado, existen temas de interés del comité que no son puramente de suscripción sino legales o relativos a siniestros. Algunos de los integrantes del Comité de Carga tienen sirven como enlace con el Observatorio de Siniestros o el Observatorio Jurídico para trabajar en conjunto. Un buen ejemplo fue el foro del Maersk Saltoro, que el comité siguió desde el primer momento y donde la cantidad de comentarios y de preguntas, indicaron que era un tema para hablar con toda la comunidad ALSUM.

Para cerrar les quiero contar que uno de mis temas favoritos es encontrar buenas prácticas y compartirlas con el comité y con la comunidad ALSUM. Esta es una tarea muy gratificante que todos los miembros de los comités y de la Junta Directiva realizamos constantemente para elevar la calidad de la suscripción en Latinoamérica. ☺



Artículo 1

El Seguro Marítimo en un escenario de Tensiones Comerciales

Por Juan Patricio Corral

Marine Senior Underwriter // RSA España



Los cambios en las políticas de comercio exterior de las grandes economías globales, y una incipiente guerra comercial está en boca de todos, y también en nuestro sector.

La situación es "incómoda" para todos los actores económicos de un mundo globalizado, con consecuencias impredecibles y alteraciones en el comercio mundial. Podríamos observar también un efecto contagio en otros países, que decidan imponer medidas proteccionistas similares.

El mundo de seguros marítimos podría verse afectado, ya que vendedores y compradores buscarán nuevos mercados; encontrándose frente a nuevos riesgos y situaciones. Podrían modificarse orígenes y destinos de las mercancías, con un consecuente cambio en la cadena logística.

Asimismo, podrían generarse problemas logísticos: congestiones, retrasos, desvíos, etc. Incluso, algunas empresas están incrementando sus stocks hasta que se aclare la situación. Todo esto afectaría a las mercancías transportadas, con posibles pérdidas económicas para los exportadores e importadores, y para las aseguradoras si se trasladan estos riesgos.

Veremos cómo la cadena logística soporta cambios abruptos, y se adapta a ellos. Por ejemplo, algunas líneas marítimas ya hablan de un impacto en la demanda, incremento de costes y ajustes en su red de servicios.

Es entonces que, desde la perspectiva de los seguros marítimos, los impuestos podrán generar un incremento en el precio de los bienes. Esto debido a que las sumas aseguradas son una métrica fundamental para la suscripción, análisis de exposición y condiciones de una póliza.

Por lo tanto, los resultados de muchas industrias, como la aseguradora, están estrechamente ligadas a la salud de la economía mundial. Como tal, la gravedad del impacto dependerá en gran medida de cómo estas disposiciones afecten a cada sector individualmente.

Como aseguradoras, estamos comprometidos a guiar a nuestros clientes en estos tiempos de incertidumbre y volatilidad, ayudarlos a evaluar la exposición, adaptar la cobertura y garantizar la continuidad del negocio. En un panorama comercial cambiante, los seguros desempeñan un papel clave no solo en la protección, sino también en la resiliencia y la toma de decisiones informadas. 

Artículo 2

La magia de la suscripción de seguros marítimos

Por Antonio Valdivia

Gerente de Transportes // Viollier y Asociados



Una de las cosas que más disfruto en la vida es la magia, especialmente el ver las caras de los participantes y el asombro en sus ojos al presenciar lo que parecen ser imposibles de creer.

Hace unos años, decidí tomar un curso de carto-magia, donde aprendí muchos trucos con los que suelo divertir principalmente a mi familia y amigos. Una de las enseñanzas que más me quedó grabada de esos cursos fue la siguiente:

"un truco lo puede hacer cualquiera, en cualquier momento, lo más importante es la historia que lo acompaña para envolver al espectador en la ilusión que deseas mostrar".

Así, me enseñaron que esa historia debe poder adaptarse según el tipo de espectador: amigos, familiares, personas en la calle, o alguien que

1. Frase del profesor y mago español Julio Ribera, en el curso "Cómo ser un mago 2.0".

acabas de conocer. El truco es el mismo para todos, pero la forma de presentar la historia debe ajustarse para lograr sorprender y cautivar a quien lo presencie. En otras palabras, hay que conocer al público que está atento a tu magia.

Ahora bien, muchos se preguntarán: ¿qué tiene que ver todo esto con el seguro marítimo? Pues bien, en la suscripción de este tipo de riesgos es crucial conocer a tu "espectador" y comprender lo que espera con el truco: ¿sorpresa, satisfacción, confianza?

En la suscripción de seguros marítimos, el truco no es simplemente indicar una prima y listo. La prima debe ir acompañada de un análisis profundo del negocio de tu cliente: ¿cómo funciona su logística? ¿Cuál es su mayor riesgo? ¿Dónde puede realizar mejoras para minimizar futuros siniestros? La magia no está en la prima en sí, sino en las condiciones que acompañarán a este cliente (la historia).

A menudo se habla de crear una póliza "a medida" (tailor-made), y para hacerlo, debo preguntarme, entre otras cosas:

- *¿Cómo puedo suscribir este negocio en lugar de rechazarlo solo porque parece complejo?*
- *¿Es el límite que he indicado el adecuado para el negocio del cliente?*
- *¿Podrá el cliente cumplir con las condiciones que estoy indicando?*
- *¿Son aplicables las garantías que propongo para este tipo de negocio?*
- *¿Es su logística adecuada o existen sugerencias que podría hacer para suscribir un riesgo manejable?*

En fin, son muchas las variables a considerar. No te conformes con agregar solo condiciones estándar o simplemente poner una tasa. Si buscas hacer un buen negocio, necesitas hacer un buen análisis.

¿Cómo será tu próxima presentación? ¿Solo mostrarás un truco o lo acompañarás de una buena historia? ☺

— Artículo 3 —

Proteccionismo comercial, un viaje entre riesgos y normas: la visión del suscriptor



Por Inmaculada Pinel

Suscriptor Senior Transportes // MAPFRE Global Risks



El comercio global, motor del crecimiento económico, enfrenta hoy el resurgimiento del proteccionismo. Como suscriptores de transporte estamos en primera línea de este cambio, observando cómo estas políticas impactan las cadenas de suministro y transforman la gestión de riesgos.

El proteccionismo, es una amenaza creciente para la estabilidad del comercio, mediante aranceles, cuotas y barreras no arancelarias, que busca proteger las industrias nacionales, pero también genera distorsiones, incrementa costos y crea incertidumbre, impactando directamente en el seguro de transporte.

¿Cómo impacta el proteccionismo en nuestra evaluación de riesgos?

Las medidas proteccionistas introducen nuevas variables en la evaluación del riesgo:

- **Mayor exposición al riesgo:** El incremento en el valor de los bienes debido a los aranceles eleva las perdidas en caso de siniestro. Además, la acumulación de mercancías en puertos y fronteras a la espera de pagos o autorizaciones incrementa el riesgo de robo, incendio, explosión o daños por condiciones ambientales adversas.
- **Alteración de rutas comerciales:** Los asegurados buscan rutas alternativas para evitar aranceles o aumento de costes por cumplimiento de regulaciones, esto implica la elección de rutas alternativas más complejas y necesidad de un mayor número de transportes, lo que deriva en una mayor manipulación de la mercancía.
- **Complejidad en la gestión de siniestros:** Mayor dificultad en la resolución de siniestros y aumento en los gastos de gestión, especialmente en países con sistemas burocráticos lentos.
- **Riesgos emergentes:** El proteccionismo puede fomentar el contrabando y la falsificación documental no cubiertos en los seguros de transporte tradicionales.

Incertidumbre regulatoria:

Los cambios constantes dificultan la evaluación de riesgos a largo plazo, exigiendo flexibilidad en las soluciones aseguradoras.

Respuesta a este desafío:

Adaptación y soluciones

Aseguradores y asegurados debemos actuar de forma conjunta y proactiva, debemos anticiparnos a estas amenazas desarrollando productos y servicios que respondan a los nuevos riesgos. Los aranceles, cambios regulatorios, barreras no arancelarias, congestión portuaria, inestabilidad política en países claves y fluctuaciones impactan en la cadena de suministro por lo que es necesario implementar un plan de contingencia y estrategia de gerencia de riesgos adecuada.

Además, las exclusiones tradicionales en las pólizas de transporte deben revisarse para ofrecer productos más flexibles que se adapten a las necesidades de cobertura específicas del asegurado, con un análisis técnico que priorice las particularidades de su producto y establecimiento de primas adecuadas. Algunas coberturas sugeridas son:

- Retrasos en la entrega: Protección ante interrupciones en la cadena de suministro que afecten a productos sensibles como los perecederos.
- Cobertura por cambios de ruta improvistos y costes asociados.
- Cobertura de almacenamiento extendido por retrasos en trámites aduaneros.

- Cobertura por interrupciones en la cadena de suministro y protección contra las pérdidas financieras.

Sin embargo, invertir en tecnología y digitalización ahora es una necesidad, estas herramientas mejoran la trazabilidad, seguridad y transparencia, facilitando la evaluación de riesgos y la gestión de siniestros. Es fundamental que los asegurados conozcan los riesgos asociados al protecciónismo y la mejor manera de mitigarlos con el asesoramiento adecuado.

Perspectivas futuras

El protecciónismo comercial, tiene un impacto negativo en el seguro de transporte, la primera consecuencia será la contracción del comercio mundial que conllevará una reducción el movimiento de mercancías, la incertidumbre comercial eleva el riesgo, lo que podría traducirse en primas más altas. Y aunque esto plantea desafíos significativos, también abre nuevas oportunidades. Como suscriptores debemos adaptarnos a este entorno cambiante, la clave está en la estrecha colaboración entre asegurado y asegurador, la innovación tecnología y la gestión proactiva del riesgo.

Las aseguradoras debemos estar comprometidas en ser un socio fiable para nuestros asegurados, acompañándolos en el viaje entre riesgos y normas para asegurar el éxito de sus operaciones comerciales. ↗

LAS BUENAS ACCIONES **ATRAEN**

ALSUM 2025
SOSTENIBILIDAD

**ELEVE SU MARCA
A OTRO NIVEL**

**Para pautar
contáctenos**

Haga su donación
entrando a este QR



Ángela Cardona
Líder de Crecimiento y eventos
angela.cardona@alsum.co

Trabajamos para elevar los estándares de suscripción del seguro marítimo en Latinoamérica.

Presencia en

20

países en
Latam y España

+140

compañías
afiliadas

BENEFICIOS

Cupos de formación
E-Learning

Conexión sin costo
e ilimitada a foros virtuales

Cupos con descuento
en el Congreso anual

Participación en
foros presenciales

Participación en foros
presenciales

Impulso de marca

Acceso a contenido premium
exclusivo en nuestra web



Afíliese Ahora

alsum.co/afiliaciones/



Más información:

Camila Prieto
Gerente Administrativa
camila.prieto@alsum.co

Ángela Cardona
Líder de Crecimiento y eventos
angela.cardona@alsum.co



Comité de Cascos y Responsabilidad Civil

Editorial



Por Roxana Marichel Ríos
Presidenta del Comité de Cascos y Responsabilidad Civil



Hemos arrancado con gran entusiasmo los trabajos del Comité de Cascos 2025, con un quorum sumamente participativo, multidisciplinario, con un gran expertise en nuestro sector, y totalmente dispuesto a compartir su tiempo y experiencia en favor del crecimiento integral de los suscriptores marítimos en casco, maquinaria y responsabilidades.

Este año hemos definido tres ejes temáticos que consideramos relevantes para todos los que estamos inmersos en la industria marítima. Dichos ejes los estamos desarrollando por medio de un nuevo formato de trabajo que nos permite abarcar con mayor profundidad cada uno de ellos en beneficio de las actividades que ALSUM realiza para fortalecer el crecimiento profesional de nuestro sector.

El eje de sostenibilidad, se ha tornado en un tema de alta relevancia, el cual debemos atender y entender a más detalle para que desde nuestra industria impulsemos y apoyemos iniciativas que contribuyan a lograr un buen equilibrio.

Analizaremos los recientes cambios en los Principios de Poseidón a través de foros y publicaciones que nos permitan estar más informados y encontrar desde nuestra posición la forma de conectar para sumarnos en pro de nuestro planeta.

En el eje de tecnología como herramienta para la suscripción, nos ha impulsado a

buscar expertos en el tema, que nos nutran con las novedades de la IA aterrizada a nuestra labor suscriptora, con la finalidad de poder explotar de forma más optima nuestras datas, administrar más eficientemente nuestros riesgos y encontrar áreas de oportunidad.

Estamos convencidos de que este tema en particular es de sumo interés para todos nosotros, no solo en lo profesional si no en nuestro día a día, ya que sigue avanzando a pasos agigantados obligándonos a estar a la vanguardia en estos temas para optimizar nuestros productos, servicios y resultados.

Por parte del **eje de suscripción** es tema de mayor interés dentro de nuestro comité dado que es el punto de partida. Es por eso que, necesitamos reforzar en temas que son de interés y relevancia y que tienden a ser poco explorados. En este año nos enfocaremos en dos temas importantes: Responsabilidades Marítimas y la antigüedad de las embarcaciones y como repercute en su valoración y suscripción.

El comité estará trabajando arduamente en un documento de consulta que apoye a los suscriptores para identificar las coberturas o textos aplicables para una operación marítima, incluso a determinar si la necesidad del cliente corresponde al ramo de Responsabilidad Civil General; problemática muy común en las compañías aseguradoras por ser áreas a las que comúnmente la fuerza de ventas canaliza solicitudes de forma confusa. Estamos convencidos que este documento será de gran interés tanto para nuestro ramo como para nuestros colegas de RC General.

Es entonces que, el tema de la antigüedad de las embarcaciones y su impacto en la valoración y suscripción de los mismos, pretende otorgar herramientas de análisis para los suscriptores, apoyándonos de expertos en el tema como inspectores, valuadores, ajustadores y suscriptores de alto nivel para discutir abiertamente este tema a través de formatos que motiven la participación más eficiente entre colegas, que sea enriquecedora y que promueva la camaradería en nuestra asociación.

Estamos trabajando fuertemente para todos nuestros agremiados con la confianza de que los temas elegidos serán de utilidad para su labor diaria, tratando en todo momento de cumplir la tarea más importante de ALSUM: la capacitación, esforzándonos para que sea del más alto nivel. ☺

Artículo 1

La valoración del riesgo y la consideración de deducibles en yates de mayor antigüedad

Por Alejandro García

Senior Underwriter Marine Inland Hull, Latin America & Caribbean // Helvetia

¡Vaya título! Es indiscutible la importancia de poder establecer de manera clara y objetiva, tanto el valor asegurado de una embarcación como el establecimiento de deducibles. Ojo que de lo que hablamos no es materia exclusiva de yates; en cierto modo representa el punto de partida para la valoración en general de cualquier artefacto naval.

¿Por dónde empezaremos? Obviamente el suscriptor novel lo tendrá un poco menos claro que aquel con ciertas "horas de vuelo" en el arte de la suscripción. Observemos entonces como primer punto: la data de construcción ¿nueva o usada?

También deberemos sopesar información como por ejemplo: uso, mantenimiento, siniestralidad, y todo aquello que conforma el entorno físico de la nave o artefacto naval a asegurar. Después valoraremos o al menos trataremos de valorar lo objetivo. El armador o dueño de la embarcación, capitán, maquinista, tripulación base, deberá tener en cuenta que la siniestralidad habla tanto de la causalidad como de la aptitud del componente humano relacionado con la nave.

Pero no se asuste, querido lector, afortunadamente tenemos una herramienta fundamental al alcance de nuestras manos: El informe de inspección. Este documento, cuando es realizado por el personal idóneo, nos ubica en primera fila para poder analizar a fondo todos o casi todos los aspectos vinculados al estado físico del objeto de nuestro análisis. Esta herramienta nos permitirá tener claridad necesaria para tomar una decisión balanceada tanto técnica como comercial. ☀



Visite las Memorias del Foro Virtual,
realizado el 20 de marzo escaneando este QR



Artículo 2

Principios Poseidón para seguro marítimo: ¿Un faro que sirve de guía a la industria hacia puerto seguro?

Por Javier Andrés Franco

Franco & Abogados Asociados SAS  

Ricardo Miqueo

Executive Director LA at Mexbrit Ltda  

La preocupación en el sector marítimo y del transporte por el tema ambiental sigue estando en el primer renglón del orden del día. De hecho, de acuerdo con variados reportes, el sector marítimo es responsable por aproximadamente 2-3% de las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel mundial³.

Es por esto que, originalmente el sector financiero propuso crear un mecanismo que permitiera orientar la financiación de buques de manera más responsable con el medio ambiente, específicamente asumiendo el compromiso de medir los efectos de gases de efecto invernadero de los buques que se involucraban en sus operaciones rutinarias. De allí vienen los llamados Principios Poseidón.

La idea, entonces, desde su origen ha sido



propender por la medición de los gases de efecto invernadero del sector y, en esa misma línea, contribuir de manera significativa a reducir el impacto climático que tienen las operaciones marítimas. Los principios tuvieron entonces un segundo alcance, específicamente haciendo de su enfoque más adelante el seguro marítimo⁴.

Pues bien, hace tan solo unos días se publicó el tercer reporte anual de los Principios Poseidón para Seguro Marítimo (PPMI) que fueron originalmente presentados en 2021. Se trata sin duda de un avance significativo de la industria en un esfuerzo colectivo, específicamente en el ámbito de las pólizas de casco y maquinaria (H&M).

Este reporte mide y da a conocer las emisiones del sector, todo con el ánimo de aportar a mantener el rumbo frente a las metas de descarbonización en el sector marítimo, particularmente aquellas diseñadas por la Organización Marítima Inter-

3. Guerrero Molina, M. I., & Álvarez Patiño, J. V. (2024). El transporte marítimo y su impacto en la sostenibilidad: revisión de la bibliografía. Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad, 19(1), 47–66. <https://doi.org/10.18359/ries.6764>.

Llorens, J. (2020). Emisiones de Gases Efecto Invernadero en el Transporte Marítimo (Tesis de Maestría en Derecho y Negocio Marítimo, 36^a edición). Repositorio de la Universidad Pontificia Comillas. <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/61407/TFM001635.pdf?sequence=1&isAllowed=true>. Millicay, F. (2022).

Las emisiones de gases efecto invernadero de buques: la Organización Marítima Internacional ante el cambio climático y el balance con el comercio internacional. Cuadernos de Política Exterior Argentina (Nueva Época), (136), 85–102. <https://doi.org/10.35305/cc.vi136.149>

4. Poseidon Principles. (2024). Poseidon Principles annual disclosure report 2024 (5th ed.). <https://www.poseidonprinciples.org/finance/wp-content/uploads/2024/11/Poseidon-Principles-Annual-Disclosure-Report-2024.pdf>

Poseidon Principles for Marine Insurance. (2024). Poseidon Principles for Marine Insurance Technical Guidance (Versión 2.0). https://www.poseidonprinciples.org/insurance/wp-content/uploads/2024/11/PPMI-Technical-Guidance_V1.1.pdf

5. Poseidon Principles for Marine Insurance. (2025). Third annual disclosure report. <https://www.poseidonprinciples.org/insurance/wp-content/uploads/2025/02/Poseidon-Principles-for-Marine-Insurance-third-Annual-Disclosure-Report.pdf>

nacional (OMI) que espera alcanzar la meta de "cero emisiones" del sector para el año 2050⁵.

Ahora bien, en el Comité de Cascos y Responsabilidades Marítimas de Alsum se ha creado un sub-comité de sostenibilidad en el que, en parte, se quiere asumir la tarea de reconocer el potencial impacto de estos principios o iniciativas similares en la industria de manera más transversal y monitorear así el avance de estrategias sostenibles que de alguna forma impacten en los diferentes productos que existen en el sector.

Precisamente en este sentido se ha considerado de valor iniciar una labor que permita identificar cómo las pólizas del sector, no solamente las de casco y maquinaria, han venido incorporando elementos o patrones que puedan ser considerados "verdes" o que de alguna manera contribuyan o apunten a alinearse con los objetivos de reducir las emisiones y/o disminuir el impacto que produce la actividad logística en el medio ambiente.

La tarea será entonces, inicialmente identificar qué clausulados modelos pueden tener este tipo de impactos, para luego analizar qué tipo de comentarios, sugerencias o incluso recomendaciones se podrían hacer por parte del sub-comité sobre este aspecto crucial sin duda para la industria en el futuro.

Cabe resaltar que, el grupo de trabajo ya ha identificado algunas cláusulas en las que aparecen coberturas de este tipo, principalmente para el negocio de buques pesqueros, como serían:

Cláusula de Manipulación de AIS (Automatic Identification System)

Normas o regulaciones nacionales e internacionales que indican que los buques pesqueros deben estar conectados a su sistema de identificación en forma permanente.

Cláusulas de pesca ilegal, IIU fishing, Illegal Unreported and Unregulated fishing.

De cierta manera puede decirse que estas cláusulas ya operan en el negocio pesquero en defensa del desarrollo sustentable de la pesca. También se están analizando en el sub-comité, las cláusulas que de cierta forma podrían impactar distintas formas de pesca que llegarían a causar daños al medio ambiente marino.

Hay que mencionar que, en forma adicional, que se están revisando las distintas políticas de la industria frente a los temas de sostenibilidad, ESG o Principios Poseidón, que están siendo adoptadas a nivel de seguros y reaseguros desde una perspectiva internacional, buscando en particular, excluir en ciertos casos la posibilidad de brindar u ofrecer coberturas en sus portafolios de negocio para algunas actividades vinculadas a la actividad petrolera, o generación de energías sucias, que afecta a los negocios de Energy, H&M y Marine Liabilities y Puertos. A pesar que no son cláusulas, estas políticas sí pueden ser vistas como efectos de los Principios Poseidón, de Sostenibilidad y de ESG en nuestras actividades marítimas y de aseguramiento. ☺

Esta es una posibilidad de destacar a su empresa dentro de una comunidad que agrupa a las principales entidades del sector asegurador latinoamericano.

**Para pautar
contáctenos**

Ángela Cardona
Líder de Crecimiento y eventos
angela.cardona@alsum.co



— Artículo 3 —

El peso de los años en el mar: impacto del envejecimiento en los seguros de cascos



Por: Isaac Galcera
Senior Marine Underwriter RSA



El envejecimiento de la flota mercante mundial representa un desafío creciente para el sector asegurador marítimo, especialmente en lo que respecta a los seguros de cascos; más del 52% de los incidentes marítimos en 2024 involucraron buques con más de 20 años de antigüedad, frente al 43% en 2014 (DNV, 2025). Esta tendencia, impulsada por la baja tasa de reciclaje de buques y la alta demanda de capacidad, plantea desafíos significativos para la suscripción de riesgos.

Causas del envejecimiento de la flota

La caída en los volúmenes de reciclaje, los más bajos desde 2005, (Willmington, 2025), ha contribuido a una flota más longeva. Factores como los altos fletes, la incertidumbre regulatoria sobre combustibles alternativos y la limitada capacidad de los astilleros han llevado a los armadores a extender la vida útil de sus buques.

Además, prácticas como el slow steaming han permitido operar buques más allá de su vida económica.

Riesgos aseguradores asociados

Desde el punto de vista de la suscripción, el envejecimiento de la flota incrementa la exposición al riesgo por varias razones:

- Fallas mecánicas:** Representaron el 60% de los incidentes en 2024, y el 45% de estos ocurrieron en buques de más de 25 años(DNV, 2025).
- Obsolescencia normativa:** Muchos buques antiguos no cumplen con los estándares actuales de seguridad, emisiones o eficiencia energética.
- Valor asegurado vs. valor real:** El desfase entre el valor asegurado y el valor de merca-

- Puede generar conflictos tanto en el momento de la suscripción como en la liquidación de una pérdida total.
- Dificultades operativas: La escasez de repuestos y la falta de técnicos especializados en sistemas obsoletos elevan los costes de mantenimiento y reparación en caso de siniestro.
- Menor inversión: con buques acercándose al final de su vida útil, muchas veces la inversión se reduce ya que el período de retorno es mucho más corto.
- Slow steaming: Los propietarios de flotas envejecidas buscan medidas a corto plazo para cumplir con los objetivos de emisiones de bandera, clase y fletadores, y eso a menudo significa navegación lenta en lugar de nuevos combustibles, nuevos sistemas de propulsión, inversiones en nuevas tecnologías, etc. Sin embargo, operar fuera de los parámetros de diseño del buque puede implicar un mantenimiento costoso del motor con mayor frecuencia – por ejemplo, corrosión en frío y ensuciamiento en la caldera de gases de escape, los inyectores y los anillos de los pistones. (Houlder, 2024)

Claves para la suscripción

- Evaluación técnica rigurosa: Inspecciones previas y análisis de condición para buques mayores de 15 años con mayor enfoque en la maquinaria, planes de mantenimiento preventivos de los armadores, experiencia de la tripulación e inversión en nuevas tecnologías.
- Ajuste de primas y deducibles: Refleja el mayor riesgo técnico y operativo y hace participar al armador quien entonces considerará una mayor inversión como un factor positivo en su operativa.

- Cláusulas específicas: Limitar cobertura por fallos atribuibles al envejecimiento.
- Evaluación ESG del armador: Considerar prácticas de reciclaje y mantenimiento responsable.
- Monitoreo continuo: Revisiones periódicas del estado del buque y cumplimiento normativo.

Conclusión

El envejecimiento de la flota es una realidad que impacta directamente en la siniestralidad y la gestión del riesgo asegurador. Los incidentes se han ido incrementando exponencialmente y se encuentran muy por encima del crecimiento de la flota global.

Si bien la renovación de la flota es la solución estructural, los aseguradores deben adaptar sus modelos de suscripción para mitigar los riesgos asociados a buques antiguos. Esto implica no solo una evaluación técnica más estricta, sino también una visión integral que incorpore factores éticos, regulatorios y operativos. En un entorno de transformación tecnológica y regulatoria, la gestión responsable del envejecimiento de la flota será clave para garantizar la sostenibilidad del seguro marítimo. ☀

Referencias: DNV (2025). Maritime Safety Trends 2014–2024: Preparing for Future Risks. <https://www.dnv.com/maritime/publications/maritime-safety-report-2014-2024-download/>

Houlder (2024). Slow steaming: The good, the bad and the pointless. <https://www.houlderltd.com/case-studies/slow-steaming-the-good-the-bad-and-the-pointless>

Willmington, R (2025). Ship recycling volumes in 2024 drop to lowest levels since 2005. Lloyd's List Intelligence. <https://www.lloydslist.com/LL1152167/Ship-recycling-volumes-in-2024-drop-to-lowest-levels-since-2005#:~:text=Lloyd%27s%20List%20Intelligence%20data%20shows,stunted%20year%20for%20ship%20demolition.>



AGÉNDESE
Con nuestros eventos
académicos

alsum.co/eventos-alsum/



VISITE Y CONOZCA CARTAGENA

Prográuese en nuestro congreso y reserve los planes turísticos para usted y sus acompañantes:



**XIII CONGRESO
LATINOAMERICANO DE
SEGUROS MARÍTIMOS**
ALSUM 2025



Walking tour

Museos, Museo San Pedro Claver,
Museo histórico y Museo del Oro



Tour Murales de Getsemani



City tour 2 monumentos

Castillo de San Felipe y Monasterio de la Popa



Islas del rosario

Hotel San Pedro de Majagua

Transporte Privado

Aeropuerto - Hotel Estelar

El valor incluye el traslado del Aeropuerto Rafael Nuñez de Cartagena al Hotel Estelar y Centro de Convenciones.

Reservas y mayor información:

LELYS JIMENEZ OLIER
GEMA TOURS S.A.S.

lelysjimenez@gematours.com

Tel: +57 - 605 6925265 + 57 605 6925270

Cel: +57 317 4417650



— INVITADO —

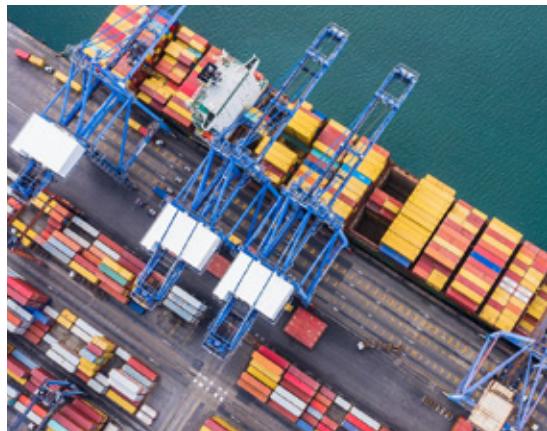
Panorama del Seguro de Transporte de Mercancías en América Latina: Avances, Retos y Perspectivas

Por Daniel Felipe Suárez Mayorga

Subdirector Cámaras Técnicas de Automóviles y Transporte // Fasecolda



En un entorno global donde el comercio depende de cadenas logísticas seguras, el transporte de mercancías es clave para el crecimiento económico. En este contexto, el seguro de transporte brinda respaldo ante riesgos como robos o pérdidas, fortaleciendo la confianza entre los actores logísticos. En América Latina, aunque ha habido avances, el ramo aún enfrenta retos para aumentar su penetración, adaptarse a nuevas tecnologías y responder a riesgos emergentes.



Principales mercados y tendencias regionales

El mercado de seguros de transporte en América Latina es desigual. Brasil, México y Chile lideran por su desarrollo logístico y tecnológico, mientras que Ecuador se destaca por la relevancia del Puerto de Guayaquil. En contraste, Colombia y Perú enfrentan baja penetración del seguro y limitaciones estructurales en sus sistemas logísticos.

Aunque América Latina es la tercera región en volumen de primas de seguros de transporte, su crecimiento sigue siendo moderado. En 2024, el ramo creció por debajo del promedio del sector asegurador del 7 %. Esta situación cobra mayor relevancia si se considera el auge logístico impulsado por la digitalización, el comercio electrónico y la expansión del mercado intra-regional.

Transformación tecnológica y adaptación al nuevo entorno logístico

La adopción de tecnologías como IA, big data, Internet de las Cosas (IoT) y blockchain ha transformado el seguro de transporte en América Latina, permitiendo una gestión de riesgos más predictiva y personalizada. Estas herramientas optimizan tarifas, anticipan siniestros y, mediante monitoreo en tiempo real, generan alertas que fortalecen la capacidad preventiva del seguro.

Sin embargo, este avance plantea nuevos retos. La protección de datos y la transparencia en el uso de algoritmos son fundamentales para evitar sesgos y garantizar decisiones éticas en un entorno donde la automatización cobra protagonismo. Las aseguradoras deben implementar mecanismos de gobernanza digital sólidos, así como estrategias para garantizar la equidad en la evaluación de riesgos.

Paralelamente, la transición hacia una logística sostenible con flotas eléctricas, energías limpias y normativas ambientales más exigentes requiere rediseñar las pólizas tradicionales y formar equipos técnicos especializados para atender estos nuevos escenarios operativos.

Los riesgos físicos y digitales también se han intensificado. El aumento de robos durante horarios nocturnos y la creciente

amenaza de ciberataques a plataformas logísticas exigen nuevas coberturas especializadas. Adicionalmente, el transporte de mercancías peligrosas, como baterías de iones de litio, demanda protocolos estrictos de seguridad y seguros específicos.

En este contexto, las aseguradoras que lideren la transición serán aquellas que integren tecnología e innovación con alianzas estratégicas, desarrollando productos flexibles, adaptados a los nuevos riesgos logísticos y capaces de anticiparse a las exigencias de un entorno cada vez más digital y sostenible.

Conclusión: hacia un ecosistema asegurador moderno

El futuro del seguro de transporte en América Latina demanda una transformación integral que combine tecnología, regulación y estrategia. Para avanzar, será clave invertir en analítica avanzada, profesionalizar el talento, actualizar marcos normativos y fortalecer alianzas con startups y actores logísticos.

América Latina tiene un gran potencial de crecimiento en seguros, ya que solo representa el 2.8 % de las primas globales pese a aportar el 7.3 % del PIB mundial. Para cerrar esta brecha, el sector debe innovar con responsabilidad y eficiencia. Si consolida un modelo preventivo, digital y sostenible, el seguro de transporte podrá ser un motor clave del desarrollo y la integración regional. ☰





Observatorio Jurídico

Editorial



Por Julia Rubiales
Directora del Observatorio Jurídico de ALSUM



El dinamismo del sector asegurador marítimo nos enfrenta a desafíos constantes y nos brinda oportunidades de evolución y fortalecimiento. En este contexto, el Observatorio Jurídico de ALSUM se ha consolidado como un espacio esencial para la reflexión, el análisis y la generación de conocimiento en torno a los aspectos legales que impactan nuestra industria.

La presente revista busca ser un faro para todos los actores del sector, proporcionando, entre otros, una visión clara sobre los retos regulatorios, jurisprudenciales y contractuales que marcan la pauta del seguro marítimo en la región. Con la colaboración de expertos y el análisis de casos clave, ofrecemos información relevante y actualizada y facilitamos más herramientas para la toma de decisiones estratégicas por parte de los suscriptores marítimos, una parte fundamental en el seguro.

En un entorno donde se van produciendo eventos de gran calado que afectan de manera exponencial al ámbito marítimo y asegurador; donde la normativa se transforma, aunque siempre a paso muy lento; y la tecnología redefine cada vez más las operaciones, es fundamental anticiparnos a los cambios y generar estrategias que nos permitan afrontar el futuro con solidez y resiliencia. La digitalización, la sostenibilidad y la evolución del comercio internacional son factores determinantes en la transformación del sector, y requieren de un marco legal actualizado y adaptado a las nuevas realidades.

Por ello, **desde el Observatorio Jurídico tenemos el objetivo de intercambiar y difundir, siempre desde una perspectiva inteligible y accesible a todos, el conocimiento legal que permita a las aseguradoras, reaseguradoras, ajustadores y demás actores del ecosistema asegurador marítimo para que cuenten con información de calidad que les permita mitigar riesgos y mejorar la gestión operativa.**

Agradezco a todos los que han hecho posible esta revista, cuyo contenido, sin duda, contribuirá a fortalecer nuestro entorno asegurador marítimo y les invito a sumergirse en estos análisis y a seguir construyendo juntos un sector más robusto, transparente y adaptado a las necesidades del comercio y la navegación en América Latina. ☺



+ de 2000 niños se beneficiarán en Cartagena

Sea parte del cambio con su donación ➤

ELEVE SU MARCA A OTRO NIVEL

Para pautar contactenos

Ángela Cardona
Líder de Crecimiento y eventos
angela.cardona@alsum.co



Artículo 1

Exportación de Cerezas a China: Un análisis de riesgos y seguros

Por Gustavo Yusti

Abogado especialista en Derecho y Seguros de Transporte



Como consecuencia del foro que tuvo lugar el pasado 20 de marzo donde expertos del sector asegurador, y con base en el **reciente siniestro del buque MAERSK SALTORO**, se analizaron las particularidades de la exportación de frutas.

El caso que dio origen al conversatorio devino de daños a la carga transportada (más de 1700 contenedores) como consecuencia de la demora extraordinaria del medio transportador principal, objeto de una falla en sus maquinarias. Los expertos dejaron algunas conclusiones imprescindibles para los suscriptores marítimos de este tipo de mercadería.

En primer lugar, el perito naval destacó la importancia de considerar no solo el tipo de producto, y su exposición al riesgo, sino especialmente la ruta del viaje, su condición de compraventa INCOTERM, la logística (medios y modos del transporte), resaltando la vital importancia de los análisis previos y posteriores al embarque como medios de prueba para determinación el momento donde ocurrieron los daños.

Conociendo el tiempo donde ocurrieron los daños es posible entonces dar trazabilidad a la cobertura de seguros. Recordó el experto que no todos los productos sujetos a condiciones particulares de enfriamiento sufren la misma consecuencia por la demora en la entrega, toda vez que el caso en cuestión se trata mercadería "viva" es decir que a pesar de sus condiciones de transporte esta sigue madurando, razón por la cual la demora en la entrega genera daños en su condición y estado. Destaco también la importancia de contar con una amplia red de peritos ajustadores en los puertos de origen y destino de la carga.



Memorias Foro ALSUM

A continuación, el suscriptor especializado, destacó la importancia de la capacidad técnica y especialidad de los aseguradores que tengan a su cargo el análisis de estos riesgos. Los elementos diferenciadores de este tipo de coberturas destacan la importancia de considerar la "severidad" por cúmulo de riesgos estacionales y no la frecuencia de su ocurrencia siniestral. Del mismo modo, resaltó la importancia en la determinación de los valores de la mercadería aseguradora, toda vez que la misma muchas veces se encuentra sujeta a condiciones de venta con particularidades en la fijación de precios variables o sujetos a consignación en función del mercado al tiempo de la entrega. Por último, la importancia de contar con una masa crítica de prima que sea suficiente para atender los siniestros.

El siguiente expositor, bróker de seguros especializado, compartió los conceptos antedichos y agrego los aspectos específicos de estas coberturas adicionales de pérdida o daño como consecuencia de demoras, sus sublímites y condiciones especiales de aseguramiento en mercados específicos (como por ejemplo los termógrafos que dan seguimiento y trazabilidad al viaje).

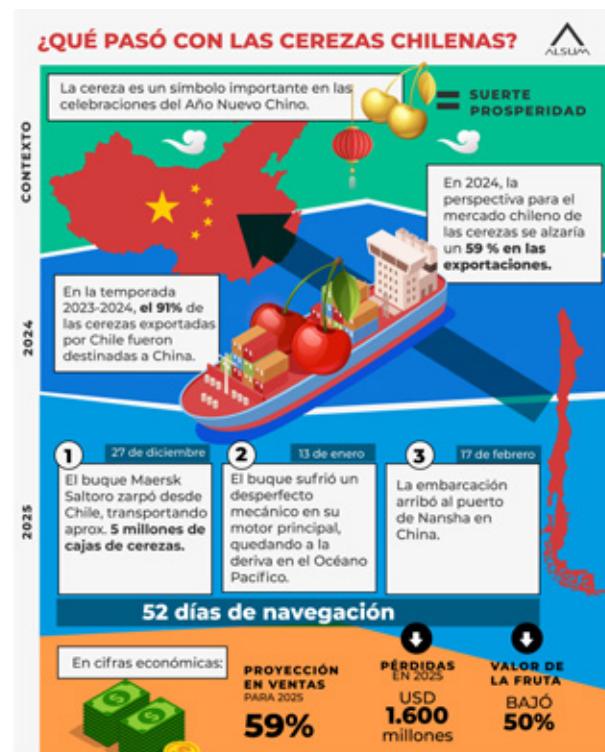
Por último, el especialista asesor legal, destacó los escenarios con que un letrado se encuentra al tiempo de procurar una acción de repetición contra el transportista si es que éste haya iniciado un proceso de Limitación de Responsabilidad

(como habría ocurrido en el caso bajo estudio), o si se encuentra ante trámites directos de reclamos con las navieras.

Todos los participantes coincidieron como conclusión en la importancia de la especialización y conocimiento de las particularidades de este tipo de riesgos.

Particularmente destaco y comparto los conceptos arrimados por los prestigiosos expositores, en la interacción de las contingencias jurídicas derivadas de las decisiones técnicas asegurativas motivadas principalmente en innovaciones logísticas de acumulación de riesgos.

En efecto, este foro impulsado por el Comité de Carga, en conjunto con el Observatorio Jurídico y el Observatorio de Siniestros, ha demostrado una vez más la importancia de la labor académica de ALSUM en la especialización del mercado Latinoamericano de Seguros Marítimos. ☺



Artículo 2

Cláusulas limitativas de cobertura en el seguro marítimo

Por Mauricio Carvajal

Abogado y Partner // Carvajal Valek Abogados



Las cláusulas de garantía son fundamentales en la suscripción moderna de seguros marítimos. Estas cláusulas, que deben constar en la póliza o anexos y ser aceptadas conscientemente por las partes, definen los límites del riesgo que el asegurador acepta recibir. Su rol principal es moldear el riesgo para la aseguradora, permitiéndole formar su consentimiento y suscribir la póliza.



Durante un debate, se planteó si las garantías podrían también prevenir siniestros, más allá de su función contractual de delimitar el riesgo y formar el consentimiento. Suscriptores experimentados sugieren que sí, ya que pueden orientar al asegurado hacia el cumplimiento de normas y buenas prácticas.

Se exemplificó con la garantía de embalaje adecuado, donde el asegurado, conocedor de su operación y riesgos, debe proteger su carga. El asegurador puede especificar medidas como materiales resistentes, transformando la garantía

en una herramienta preventiva basada en el entendimiento mutuo del riesgo.

La claridad en la redacción es crucial. Cláusulas ambiguas son inaceptables, pues la aplicación de una garantía exige demostrar que su incumplimiento habría impedido la aceptación del riesgo por parte del asegurador. A diferencia de las exclusiones, cuyo fin es negar cobertura en situaciones concretas, una garantía mal entendida puede acarrear la nulidad o terminación del contrato, incluso (dependiendo de la jurisdicción) sin relación directa con el siniestro.

Jurisdicciones como Colombia y Reino Unido aplican estrictamente las garantías, basta con que el simple incumplimiento genere consecuencias adversas, mientras que Argentina, Chile, México, Perú y Venezuela buscan una conexión causal entre el incumplimiento y el siniestro para su aplicación.

Una garantía de navegabilidad puede ser tan extensa como exigir la certificación de la tripulación, planteando la cuestión de si la gravedad en el incumplimiento es necesaria para activar las

consecuencias adversas de su incumplimiento, como la anulación del contrato. La resolución dependerá de la ley aplicable. En jurisdicciones como Reino Unido y Colombia, la aseguradora debe probar el incumplimiento y su impacto en la aceptación del riesgo, mientras que en otras como Argentina, Chile, México, Perú y Venezuela, la falta de relación directa con el siniestro limita las consecuencias del incumplimiento.

En ALSUM, promovemos una suscripción de nivel mundial a través de la capacitación continua y espacios de discusión como el panel "Cláusulas limitativas de cobertura en el seguro marítimo", liderado por Mauricio Carvajal. Esto fomenta la comprensión de las garantías, no solo en sus efectos por incumplimiento, sino también en la importancia de una redacción clara que considere los riesgos y posibilidades del asegurado, especialmente ante la regla de que la ambigüedad siempre favorece al asegurado. ☈

NUEVO CICLO DE CURSOS



Suscripción de
Seguros de Cascos

Suscripción de
Seguros de Carga

Siniestros de **Carga**

IME Instituto
Marítimo
Español





Observatorio de Siniestros y Prevención de pérdidas

Editorial



Por Rosa Morán

Presidenta del Observatorio de
Siniestros y Prevención de pérdidas



Después de más de una década de la constitución de la Asociación Latinoamericana de Suscriptores Marítimos (ALSUM), me llena de orgullo no solo el poder presenciar la materialización del Observatorio de Siniestros y Prevención de Pérdidas, sino también el voto de confianza en mi persona, para poder dirigirlo.

La creación del Observatorio de Siniestros y Prevención de Pérdidas sin duda marca un hito en el desarrollo de ALSUM, demostrando su madurez como Asociación, ya que la actividad de Suscripción de Riesgos, no podría entenderse sin la materialización de esos riesgos que se traducen en pérdidas. **Es a partir del análisis de esas pérdidas que los Suscriptores pueden contar con mejores elementos para entender y valorar la exposición a dichos riesgos, mejorar las condiciones de cobertura o incluso desarrollar nuevos productos, sin dejar de mencionar la importancia del cumplimiento de la promesa de pago y la experiencia de servicio para los clientes, cuando alguno de los riesgos previstos se materializa derivando en un siniestro y consecuente pérdida.**

De la misma forma, el área de Prevención de Pérdidas se enfoca en el análisis de siniestros con el mismo objetivo de conocer los riesgos a fin de desarrollar mecanismos que sirvan para la mitigación de pérdidas de los involucrados de la materia asegurada. En mi experiencia en la gestión de siniestros, he podido constatar que cuando se presenta una pérdida del bien asegurado, todos los involucrados tiene algo que perder.

El Observatorio de Siniestros y Prevención de Pérdidas, colaborará con el análisis de siniestros y desarrollo de medidas de prevención de pérdidas relacionados con temas técnicos propuestos por el Comité de Carga y el Comité de Cascos y Prevención de Pérdidas, y tendrá también su colaboración con el Observatorio Jurídico, con quien evaluará los siniestros y temas de prevención de pérdidas agregando también la perspectiva legal. El trabajo coordinado, tanto de los Comités como se los Observatorios refuerza la oferta técnica de ALSUM contemplando diferentes perspectivas, mejorando aún más el cometido de ALSUM de elevar los estándares de suscripción en América Latina.

Sin más que añadir, me es grato invitar a todos los actores del mercado de seguro marítimo latinoamericano para contar con su participación activa y retroalimentación en los foros, pláticas, podcast o lectura de blogs o artículos que permitan generar contenidos de interés que sumen a través de ALSUM a la consolidación de un Mercado Latinoamericano de Seguros Marítimos con una oferta de valor fuerte, preparado con conocimiento técnico y legal al servicio de los usuarios del seguro marítimo. ☀

Artículo 1

Mermas en cargas a granel

Por Cap. César Humberto Salerno



En el transporte de carga a granel (líquida o seca), pueden ocurrir mermas reales o en papel. En papel significa que algún procedimiento en los procesos de cálculo es inadecuado, inexacto o se han cometido errores.

Aunque el conocimiento de embarque debe reflejar cantidades reales, no siempre es así, y allí está el primer riesgo para las partes interesadas: Compradores, vendedores, traders, medio de transporte y compañías de seguro. Si el cálculo efectuado para determinar la cantidad que se colocará en el Bill of Lading no es exacto, se tendrá desde el inicio una probable diferencia, que puede ser menor al 0.5% del total del volumen, pero que ya puede contribuir a una supuesta merma mayor (en papeles) cuando se efectúa la transferencia de custodia en el puerto de destino.

Todos los instrumentos de medición, procedimientos, tablas de cubicación, control de peso, Draft surveys, etc., se pueden denominar de diferentes maneras aunque signifiquen lo mismo: capacidad del sistema, límites de control, banda de control estadístico, variabilidad e incertidumbre.

Un sistema puede tener múltiples instrumentos y el conjunto de ellos representa la capacidad del sistema. Si dos sistemas se involucran en la transferencia de custodia, (por ejemplo en puerto de carga y en puerto de descarga, pasando por el buque como intermedio), la habilidad de reconciliarlos depende de la capacidad de cada sistema. En una refinería de petróleo pueden haber quizás 50 a 100 sistemas, y todos tendrían



que estar controlados para que la figura final del conocimiento de embarque sea lo más cercana posible a la realidad.

Además de las pérdidas en papel, también existen las pérdidas reales, pero, a su vez, las mismas pueden tener origen en errores. Por ejemplo, un concentrado de mineral cualquiera contiene un porcentaje de humedad que se determina por medio de un muestreo que se supone es representativo.

Pero ¿qué sucede si en la práctica el muestreo no fuera representativo? Podría arrojar una merma mayor que no ha sido descontada en el Conocimiento de Embarque para el cálculo del peso neto de la carga, con el riesgo adicional de que al licuarse dicho cargamento, el agua que se asienta en el fondo puede crear un peligroso efecto de superficie libre que puede atentar contra la estabilidad de la nave.

Por ejemplo, si hablamos de hidrocarburos, la norma usual es una diferencia entre el BOL y las figuras del buque en 0,5% del volumen total, este porcentaje es usualmente el deducible en este tipo de cargas. Pero si se acumulan errores de 0,25% dentro de ese porcentaje en un cargamento que tiene como diferencia 0,45% entre tierra (conocimiento de embarque) y buque, se le da luz verde al zarpe del buque.

Supongamos que, en el puerto de destino, se suman errores en los sistemas, de un 0,25% adicional (puerto de descarga), la diferencia final descontando el deducible, podría significar en un cargamento de un valor de diez Millones de dólares, un total de 25,000 dólares.

Si hablamos de carga seca a granel, las formas de determinar el peso para el Conocimiento de embarque pueden ser por balanza, peso en faja o

por medio de lectura de calados del buque (draft surveys).

Además que en muchos casos, por la naturaleza de los productos para colocar el peso neto se muestrea la totalidad de la carga para que sea "representativa" y se descuenta el porcentaje de humedad (porque no se compra agua).

Pero si los cálculos de peso tienen errores del 1% y los de muestreo también, los mismos se acumulan en el puerto de carga y descarga, pueden superar el deducible de la póliza de seguro y la compañía de seguros termina indemnizando por una pérdida que en realidad existe sólo en el papel debido a la suma de errores en lo que arriba llamábamos los sistemas. ☺

Artículo 2

Inspecciones de Garantía Marina: Importancia para la Gestión de Operaciones Críticas de Alto Riesgo

Por: José Alberto Rosas R.

*Panama Country Lead, Naval Architect and Senior Consultant
ABL Panama Country Lead*



Las Inspecciones de Garantía Marina, conocidas en inglés como Marine Warranty Surveys, son verificaciones técnicas independientes de operaciones marítimas de proyectos complejos tales como transporte e instalación de plataformas flotantes mar afuera (petróleo y gas, instalaciones eólicas, etc.), izaje de estructuras marinas de gran peso o elevación crítica y transporte de cargas pesadas o sobredimensionio-



nadas, que por su naturaleza tienen riesgos específicos de transporte y manipulación.

Estas inspecciones son un mecanismo de gestión de riesgos para activos de alto valor económico que serán sometidos a operaciones críticas dentro de una ventana específica de tiempo en un entorno altamente expuesto como es el medio marino. El objetivo principal de estas inspecciones es el de garantizar que dichas operaciones se realicen conforme a normas internacionales y a buenas prácticas de ingeniería, anticipándose a situaciones imprevistas y manteniendo los riesgos lo más bajo como sea posible durante cada fase de las operaciones.

En general, las inspecciones de garantía marina comprenden distintas etapas. Primeramente, es importante definir el alcance del proyecto, con el objetivo de determinar aquellas operaciones que requieren controles de riesgos específicos, determinar las normas o buenas prácticas aplicables en cada etapa del proyecto y el alineamiento con los requerimientos de suscripción requeridos por los operadores y aseguradores marítimos.

La revisión documental es otra de las etapas de la inspección, y abarca la evaluación de aspectos importantes del proyecto, tales como los relacionados con los procedimientos con que se realizarán las operaciones críticas, la revisión de distintos tipos de cálculos de las embarcaciones, equipos y cargas involucradas, la identificación y verificación de supuestos, verificación de las predicciones meteorológicas y confirmación de que sean adecuadas para la operación segura de las etapas, y la revisión de certificaciones y especificaciones técnicas de los equipos que participarán de la operación. Esta etapa se debe realizar lo más temprano posible, y debe ser completada antes de realizar las inspecciones en sitio respectivas.

La inspección en sitio se realiza antes, durante y después del desarrollo de las operaciones críticas, según el tipo de proyecto y cargas, y abarca la inspección física de los equipos que participarán de las maniobras, la evaluación de competencia del personal involucrado en las maniobras, la supervisión de los trabajos de preparación para las operaciones, reuniones con todas las partes interesadas y confirmación del cumplimiento de lo aprobado durante la etapa de revisión documental.

A lo largo de la inspección se emiten Certificados de Aprobación, cuya validez es dependiente de que las operaciones se realicen dentro de los límites operacionales aceptables, los cuales deben ser definidos y comunicados en cada

etapa de la inspección.

Cualquier desviación con respecto a lo aprobado y definido debe ser comunicado al Inspector de forma inmediata para tomar las decisiones correspondientes; la omisión de este requerimiento puede llevar a la automática invalidez o cancelación del Certificado de Aprobación emitido previamente.

Existen diferencias con respecto a otros tipos de inspecciones tales como las de condición de activos o equipos, en donde se verifica la condición de estos y su cumplimiento con normas específicas. En las inspecciones de garantía marina, las inspecciones de condición son también parte del protocolo de inspección, sin embargo, el criterio está delimitado solamente a la operación en particular y al período de tiempo en que se va a realizar. Otra diferencia es el enfoque de la inspección, ya que las operaciones relacionadas con garantía marina son de tipo no rutinarias, lo que hace que cada operación sea distinta, generando desafíos tanto para el inspector como para las otras partes involucradas.

Los requerimientos para la nominación del Inspector de Garantía Marina son variados y va a depender del tipo de proyecto, las operaciones y activos involucrados. El inspector debe demostrar un rango de habilidades, conocimientos y experiencia, considerando el número de disciplinas técnicas que pueden ser necesitadas en cada proyecto. ☞

ESPACIO DISPONIBLE PARA PAUTAR

Ángela Cardona
Líder de Crecimiento y eventos
angela.cardona@alsum.co

ESPAZIO DISPONIBILE PARA PAUTAR

angela.cardona@alsum.co

Angela Cardona
Líder de Crecimiento y eventos



REVISTA
ALSUM

