

ACTUALIDAD EN SEGUROS
LA QUIEBRA DE HAIJIN

PUERTOS DE LATINOAMÉRICA
BALBOA Y COLÓN

TENDENCIAS
RECUPEROS Y SUBROGACIONES

Revista

ALSUM

EDICIÓN # 3 SEPTIEMBRE DE 2016



ROBO DE MERCANCIAS EN AMÉRICA LATINA

INFORME ESPECIAL

ALSUM

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA
DE SUSCRITORES MARÍTIMOS

EDITORIAL ALSUM

Encontre-nos em
E-mail: info@alsum.co
www.alsum.co
Telefone: +1 786 245 5050
Calle 116 # 55C 40 Of. 1401
Apartado Aéreo 110110
Bogotá, Colômbia

PRESIDENTE

Érika Schoch

SECRETÁRIO GERAL

Leonardo Umaña

CHEFE COMERCIAL E ADMINISTRATIVO

Juan Manuel Avela

GERENTE EDITORIAL

Iván Huertas Gil

COORDENADOR DE PRODUÇÃO EDITORIAL

Aline Oliveira

VENDA DE PUBLICIDADE PARA AMÉRICA HISPÂNICA E RESTO DO MUNDO

Juan Manuel Avela
E-mail: juan.avela@alsum.co
Telefones: +1 786 245 5050 / +57 317 5129750

VENDA DE PUBLICIDADE PARA O BRASIL

Aline Oliveira
E-mail: aline.oliveira@alsum.co
Telefone: +57 302 264 5786

DEREITOS MUNDIAIS RESERVADOS

Esta publicação não pode ser reproduzida, parcialmente ou em sua totalidade, de nenhuma forma ou meio, seja mecânico, fotomecânico, eletrônico, magnético, por cópia ou qualquer outro sem a prévia autorização escrita da Gerência Editorial.

LAYOUT E DESIGN GRÁFICO

PUBLISHIELD AGENCIA DE PUBLICIDAD

www.publishield.com
E-mail: equipo@publishield.com
Telefones: +57 1 472 0608
+57 315 256 7114
Bogotá - Colombia.

IMPRESSÃO:

PUBLISHIELD AGENCIA DE PUBLICIDAD

www.publishield.com
E-mail: equipo@publishield.com
Telefones: +57 1 472 0608
+57 315 256 7114
Bogotá - Colombia.

IMAGEM DA CAPA

PhotoRusch.com
<https://www.flickr.com/photos/photorusch>

DIRETORIA

ERIKA SCHOCH - Swiss Re (Presidente)
ARTURO POSADA - Liberty International Underwriters
JOSÉ MANUEL CASTILLO - Mapfre Seguros
MAURICIO DE LA GUARDIA - Internacional de Seguros
MICHAEL YEATS - Munich Re

SECRETÁRIO GERAL - LEONARDO UMAÑA

COMITÊ 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
LUIS ALVAREZ - AMIS

COMITÊ TÉCNICO DE CASCOS

ALEJANDRO GARCIA - Swiss Re
ALEJANDRO GOLDBAUM - Seguros La Unión
ARTURO POSADA - Liberty International Underwriters
EDWARD BENAVIDES - Guy Carpenter
GUSTAVO YUSTI - Admiralty Services S.A.

MEMBROS ALSUM

AACH - Asociación de Aseguradoras de Chile
AACS - Asociación Argentina de Compañías de Seguros
ALLIANZ SEGUROS
AMIS - Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros
APADEA - Asociación Panameña de Aseguradoras
APCS - Asociación Paraguaya de Compañías de Seguros
ARGO SEGUROS
ASSA COMPAÑÍA DE SEGUROS
ASOCIACIÓN URUGUAYA DE EMPRESAS
ASEGURADORAS - AUDEA
CORPORATE SOLUTIONS
CHUBB

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

NAVIGATORS INSURANCE COMPANY
PACIFICO SEGUROS
PROVINCIAL RE
REUNIÓN RE
RIMAC SEGUROS
SANCOR COOPERATIVA DE SEGUROS LTDA.
SEGUROS ATLAS
SEGUROS BOLÍVAR
SEGUROS SURA
SWISS RE
TRANSATLANTIC RE

ASOCIADOS ALSUM

ABACO ADJUSTERS
ADMIRALTY SERVICES S.A.
AON BENFIELD COLOMBIA
ARAES RIESGOS
ASSIST CARGO
ATLANTIC REINSURANCE BROKERS CORP.
BAAL NAK REINSURANCE CONSULTANTS LLC
CRM - CARGO RISK MANAGEMENT
GUY CARPENTER
HERRERA DKP

HINCAPIÉ & MOLINA
HUDSON LTDA.
INTERNATIONAL MARITIME EXPERTS - IME
J. CORREA & ABOGADOS
JAO - GALLAGHER
JLT STERLING MÉXICO
JLT RE COLOMBIA
JSS - USA THE SPENCER COMPANY
LA GERENCIA DE RIESGOS
MAIO LEGAL

NAMES AGENCIA DE SUSCRIPCIÓN
NRGI BROKER
REASINTER, INTERMEDIARIOS DE
REASEGURO S.A. DE C.V.
REINSURANCE CONSULTING
RISK SOLUTIONS - VENEZUELA
SOL MARINE OFFSHORE S.A.
SUPERVISIONES & PREVENCIÓNES S.R.L.
ZASS INTERNATIONAL
ZURCHER, ODIO & RAVEN

COM O APOIO DE

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



Que tu empresa avance sin preocupaciones. **Tus bienes están en camino.**

En **Pacífico Seguros**, somos conscientes que el transporte de tu mercancía y la seguridad de tus naves pueden sufrir imprevistos propios de las operaciones que se traducen en pérdidas económicas para tu empresa.

Por ello y pensando en tu tranquilidad ponemos a tu disposición coberturas a la medida de tus necesidades, las mejores prácticas en prevención y soluciones de gestión de riesgos, para que puedas concentrarte en hacer crecer tu negocio sabiendo que cuentas con el mejor respaldo.

**Conoce más sobre nosotros en www.pacifico.com.pe
o llama al (511) 513-5000.**

vive pacífico



pacífico
seguros

CONTENIDO

05. Editorial

El Aporte de ALSUM

06. Panorama

Reporte del Mercado de Seguros Marítimos en 2015 - Contexto Económico

12. Especial Congreso

Congreso Latinoamericano de Seguros Marítimos Panamá 2016

21. Puertos de Latinoamérica

Balboa y Colón

44. Comité de Cascos

La Nueva Enmienda al Convenio Solas (74) para la Verificación de la Masa Y Peso de Mercadería

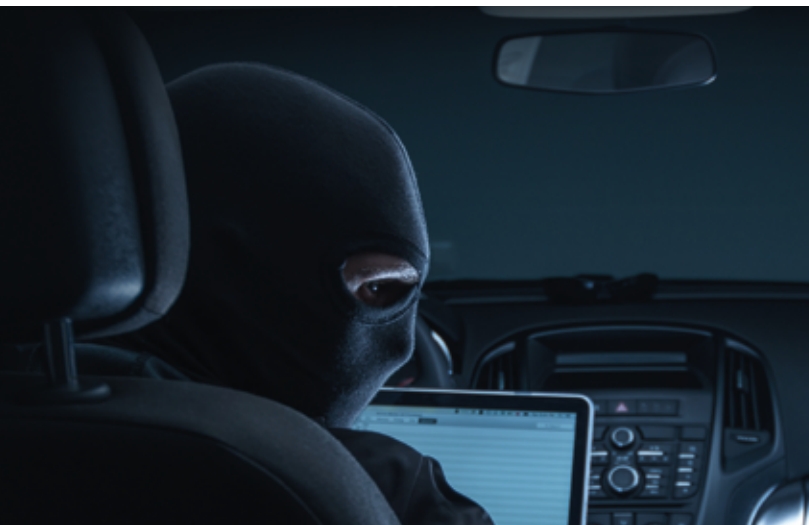
47. Tendencias

Recuperos y Subrogaciones en Ámbitos Internacionales

50. Actualidad en Seguros

La Quiebra de Haijin

54. ALSUM en el Mundo



32. PORTADA

¿Quién se ha llevado mi carga?
Reporte de hurto en Latinoamérica

41. Comité de Carga

Incoterms © 2010 Herramienta Útil
para El Comercio Internacional



55. Píldoras

60. Directorio

A contribuição da ALSUM

Após cinco anos de atividades, é útil refletir sobre a contribuição da nossa Associação para o mercado de seguros marítimo latino-americano. No momento da sua criação, a ALSUM foi idealizada por suas empresas fundadoras como uma resposta às necessidades de capacitação e de melhores informações aspiradas pelo mercado latino-americano. Pensamos que a melhor alternativa era estabelecer uma associação sem fins lucrativos que juntasse, de forma imparcial, todas as companhias do setor de seguros de cargas e cascos com presença na América Latina que compartilhassem o desejo comum de melhorar o perfil técnico dos subscritores da região.

O objetivo foi claro desde o início: A ALSUM deveria se concentrar em fornecer para seus afiliados estatísticas de mercado, notícias e conteúdos técnicos em espanhol, assim como opções de treinamento e gerar oportunidades de networking.

Hoje, ao contrário de 5 anos atrás, o mercado latino-americano conta finalmente com estatísticas especializadas de prêmios e sinistros por país e por companhia, o que permitiu, pela primeira vez em uma conferência anual da IUMI ocorrida em Londres em 2013, que fosse apresentado a contribuição da América Latina para a indústria de seguros marítimos, o que acabou sendo maior do que os Estados Unidos e o Canadá em termos de prêmios subscritos.

Hoje, ao contrário de 5 anos atrás, nosso mercado conta com uma rede de notícias especializada em seguros de transporte, que se baseia nas fontes de maior prestígio a nível global e local, oferecendo boletins permanentes em Espanhol e Português.

Hoje, ao contrário de 5 anos atrás, os subscritores da América Latina têm a opção de se capacitarem on-line e em espanhol, com a

mesma qualidade de conteúdos ou ainda melhor dos oferecidos pelos institutos mais renomados da Grã-Bretanha ou Estados Unidos. O E-Learning da ALSUM foi estruturado em Londres e adaptado para a realidade latina-americana por vários dos mais reconhecidos subscritores locais. Desta forma, agora, nossos estudantes podem ter acesso à currículos de nível mundial, adaptados ao contexto regional e com preços muito mais razoável.

Hoje, ao contrário de 5 anos atrás, o mercado hispânico e português conta com um ciclo de seminários on-line mensais, os webinars ALSUM, permitem à nossa comunidade se atualizar em temas de vanguarda e específicos. Prova disso é que através do canal criado por nossos webinars, o mercado pode se reunir rapidamente para explorar em conjunto com advogados especializados, as consequências da falência da Hanjin Shipping no tocante ao seguro marítimo.

E hoje, ao contrário de 5 anos atrás, contamos com um congresso latino-americano de seguros marítimos, onde todos os anos a nossa indústria tem a oportunidade de se reunir em torno de uma agenda acadêmica de nível internacional, para fazer negócios e encontrar parceiros de toda a América Latina e do mundo. A Cidade do México, Bogotá e São Paulo já contribuíram para o sucesso dos nossos primeiros três encontros. Em 2016 será a vez da moderna Cidade do Panamá. Difícil encontrar um pano de fundo mais adequado para convocar o setor do que o histórico e majestoso Canal do Panamá.

A equipe ALSUM, sempre motivada pelo apoio de seus afiliados, continuará trabalhando com paixão e profissionalismo para escrever este editorial com nossas novas conquistas dentro de 5 anos.

Edição 03

Relatório do mercado de SEGUROS MARÍTIMOS

EM 2015

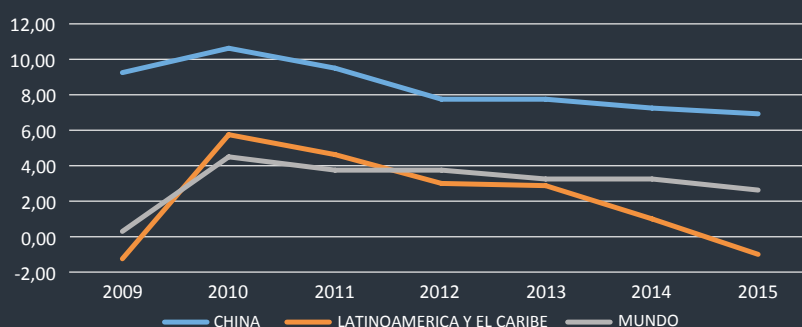
CONTEXTO ECONÔMICO

A recente falência da Hanjin Shipping é apenas uma das muitas consequências provocadas pela diminuição na demanda por matérias-primas e manufaturas que vem se apresentando desde 2010. Nesse mesmo ano, o crescimento do PIB chinês começou a ter uma tendência decrescente que não parou até agora, mas vale a pena mencionar que, ainda assim, o gigante asiático cresce a níveis superiores do resto do planeta.

(Gráfico 1).

Isto gerou um efeito dominó nos países que dependem do crescimento chinês para manter a estabilidade de suas exportações de commodities e produtos manufaturados, especialmente em regiões em desenvolvimento como a América Latina e África, mas sem deixar de considerar os Estados Unidos e a Comunidade Europeia. Este efeito é visto como uma redução drástica na demanda por matérias-primas e consequentemente uma queda dos preços, afetando de forma automática o sistema produtivo latino-americano assim como a indústria de transportes. Entre 2012 e este ano, os preços das matérias-primas diminuíram em média 44%.

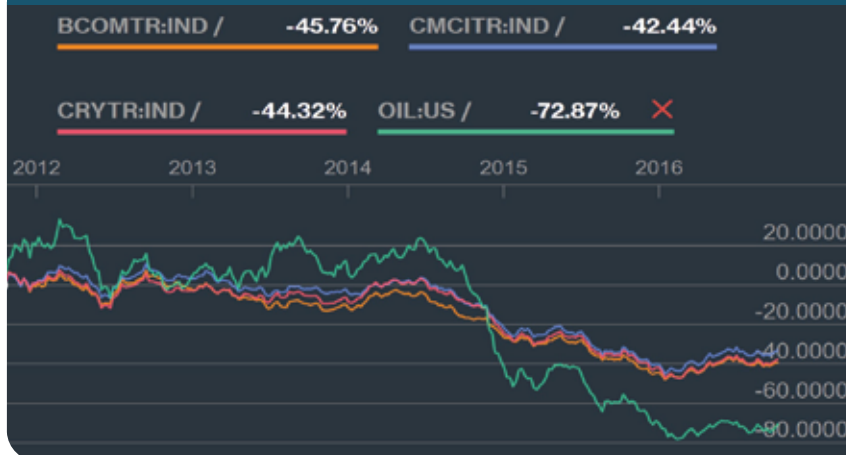
EVOLUÇÃO DO CRESCIMENTO DO PIB 2009 - 2015



FONTE: BANCO MUNDIAL datos.bancomundial.org

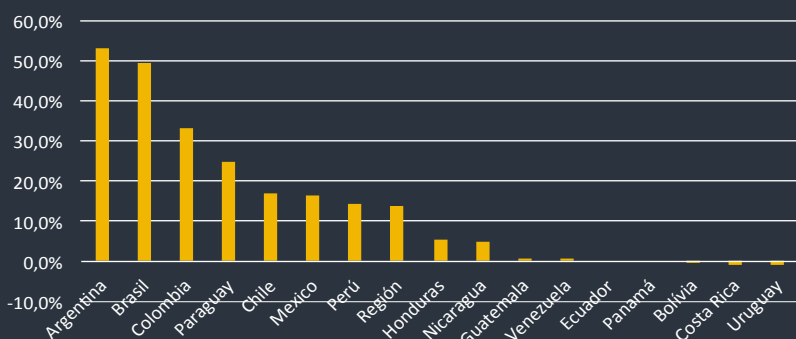
Como pode ser visto no Gráfico 2, um elemento extra acompanha e complica ainda mais a situação: os preços do petróleo também caíram 73% desde 2012, afetando muitas economias da América latina, e também o investimento feito por estes países em outros da região e no exterior. O primeiro efeito do novo preço do petróleo foi uma desvalorização generalizada, que na região teve média de 13% só no período 2014-2015 e, em alguns outros países chegou perto ou acima dos 50%.

COMPARAÇÃO DOS PRINCIPAIS ÍNDICES DE MATÉRIAS-PRIMAS DO PETRÓLEO DOS US



FONTE: BLOOMBERG www.bloomberg.com/market/commodities

VARIACÃO ANUAL DA TAXA MÉDIA DE CâMBIO EM RELAÇÃO AO DÓLAR AMERICANO 2014-2015

FONTE: INVESTING www.investing.com

Curiosamente, ainda que as exportações tenham reduzido em decorrência da contração no crescimento chinês, o exportador latino-americano não chegou a apresentar níveis críticos, isso porque o incremento nos preços das importações – em detrimento da depreciação das moedas – diminuiu a competitividade em produtos americanos e europeus, e alguns especialistas chamam esta situação de "a segunda era da substituição de importações", lembrando o modelo cepalino que prevaleceu em meados do século XX.

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

A economia mundial pode ser medida de várias maneiras, seja em termos absolutos (PIB) ou relativos. Nesta última possibilidade, há um índice muito reconhecido como reflexo da atividade global: o Baltic Dry Index, que reflete o preço dos fretes de transporte de mercadorias secas das 20 mais importantes companhias de navegação do mundo: quando há crescimento econômico e aumenta a demanda por matérias-primas, os preços de seu transporte sobem, e vice-versa. Desde 2010, o ano que marcou um ponto de diminuição nas taxas de crescimento da economia chinesa, este índice atingiu três mínimos históricos, dois somente no final de 2015 e um em fevereiro de 2016; enquanto que em meados de 2009 um transporte de grãos secos podia custar US\$ 4.050, e no final de 2014 US\$ 2.277, este mesmo carregamento chegou ao valor de US\$ 560 no final de 2015. Apesar de não fazer parte de análise do mercado de seguros de 2015, é pertinente observar que, em Fevereiro de 2016, o custo do transporte de grãos baixou para US\$ 291.

Apesar do enfraquecimento de quase todos os índices econômicos, as grandes companhias de navegação recentemente embarcaram na compra de mega navios para tirar proveito da economia de escala, reduzindo o consumo de combustível e aumentando a oferta de capacidade de transporte. O problema é que, como vimos, a demanda não cresceu da mesma forma em função da diminuição do comércio de matérias primas e há uma sobre oferta no mercado - esta foi a principal razão para a falência da Hanjin- e se calcula que, ainda que fosse reduzida 10% da frota mundial, que tem capacidade para transportar 2 milhões de TEUs, a capacidade ainda seria maior do que a demanda (JOC.com).

EVOLUÇÃO DO BALTIC DRY INDEX 2009 - 2015

FONTE: INVESTIR www.investing.com

O MERCADO DE SEGUROS MARÍTIMOS

De forma parecida ao Baltic Dry Index, os seguros do ramo marítimo estão refletindo a situação atual: uma menor demanda de bens transportados exige das companhias de seguros uma redução nos prêmios, isso porque os clientes querem reduzir seus custos e maximizar os lucros em um momento de desaceleração econômica. Resultado: de acordo com a IUMI, o valor total mundial de prêmios diretos em 2015 foi de 10,5% menor do que em 2014, enquanto que a redução entre 2014 e 2013 foi de apenas 3,2%.

Apesar disso e da forte desvalorização das moedas de suas principais economias, a América Latina manteve sua participação no mercado de seguro marítimos com 9,8%, sendo o terceiro maior mercado depois da Europa e Ásia, com uma massa de 2.45 bilhões de dólares em prêmios diretos. Assim, o mercado Latino se contraiu (em USD) 11%, mantendo uma certa semelhança com a variação em todo o mundo em 2014 e 2013, (4%). A variação média foi de -2,74% e 10 de 17 países têm variações negativas em seu volume total do prêmio.

Contudo, quando não consideramos o fator dólar, e vemos somente as variações em moeda local, há um panorama um pouco diferente. A variação média sobe até 7,1% e 13 dos 17 países, apresentam um aumento no seu prêmio total. Isto ocorre, naturalmente, devido às diferentes realidades como veremos em alguns países, mas pode-se pensar que, pelo menos em moeda local, a situação é encorajadora na América Latina.

Observação: Para as tabelas de histórico, utilizaremos o padrão dólar.

	2014 USD	2014 USD	2014 USD		Variación 2014 - 2015 en USD	Variación 2014 - 2015 en Moneda Local
1 Brasil	1.013.088.918,6	1.004.328.075,5	-0,86%	1 Argentina	6,74%	22,00%
2 México	693.541.034,6	684.511.480,3	-1,30%	2 Bolivia	-15,32%	-14,70%
3 Chile	139.850.350,2	146.718.063,5	4,91%	3 Brasil	-0,86%	38,37%
4 Ecuador	128.493.301,1	130.053.460,5	1,21%	4 Chile	4,91%	20,37%
5 Colombia	140.911.540,6	110.989.278,6	-21,23%	5 Colombia	-21,23%	8,08%
6 Argentina	96.617.007,1	103.124.210,5	6,74%	6 Costa Rica	-11,98%	-6,93%
7 Perú	89.312.436,5	87.614.007,5	-1,90%	7 Ecuador	1,21%	1,21%
8 Panamá	54.604.780,8	54.704.921,6	0,18%	8 El Salvador	5,71%	5,71%
9 Uruguay	31.769.679,9	30.690.085,9	-3,40%	9 Guatemala	-16,55%	-16,33%
10 Guatemala	31.633.945,0	26.398.169,8	-16,55%	10 Honduras	-2,15%	0,03%
11 Rep. Dominicana	20.408.131,8	23.017.250,9	12,78%	11 México	-1,30%	17,62%
12 Bolivia	17.822.000,0	15.091.200,0	-15,32%	12 Nicaragua	-10,92%	-7,48%
13 Costa Rica	17.119.257,0	15.067.874,4	-11,98%	13 Panamá	0,18%	0,18%
14 Paraguay	11.345.575,1	12.196.019,8	7,50%	14 Paraguay	7,50%	24,85%
15 Honduras	8.976.850,0	8.784.218,0	-2,15%	15 Perú	-1,90%	10,23%
16 Nicaragua	4.551.348,0	4.054.172,3	-10,92%	16 Rep. Dominicana	12,78%	16,42%
17 El Salvador	1.434.799,0	1.516.674,7	5,71%	17 Uruguay	-3,40%	0,74%
18 Venezuela	265.313.488,3	N.D.	N.A.	Variación Promedio	-2,74%	7,1%
Total	2.766.794.443,6	2.458.859.163,8		Decrecimiento (en # países)	10	4
				Crecimiento (en # países)	7	13

FUENTE: Superintendencias de cada país

FONTE: Superintendências de cada país

BRASIL, O GIGANTE LATINO-AMERICANO

Como podemos ver na tabela de Prêmios Totais da região, o Brasil continua sendo o país com a maior participação do mercado latino-americano, possui 40,85% a mais que a soma dos três países que estão em seguida: México, Chile e Equador. Apesar de ter sofrido um decréscimo de 0,86% em prêmios em dólares, notamos que houve um aumento de 38% em Reais nos prêmios diretos em 2015.

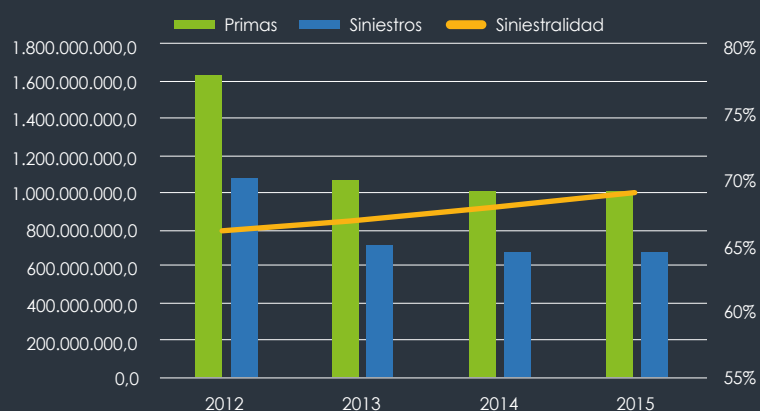
Em princípio, pode parecer um aumento exagerado para ser válido, mas há dois fatores que influenciaram estes números:

1. Alterações na legislação brasileira devido à implementação do Convênio de Basileia II (Solvência II) do Parlamento Europeu no país. Graças a este acordo, a SUSEP – Superintendência de Seguros Privados – modificou a forma de

como os dados dos prêmios são recompilados com base em cada ramo, permitindo que coberturas de outros ramos, que antes não eram consideradas, pudessem ser contado como transporte ou marítimo.

2. Aumento sustentado nas sinistralidade, o que permite que o preço do seguro não caia da mesma maneira que ocorre em outros países com ciclo tranquilo, o que também incentiva mais contratação de seguros do que em anos anteriores.

BRASIL: PRÊMIOS E SINISTROS 2012-2015 (USD)



FONTE: SUSEP www.susep.gov.br

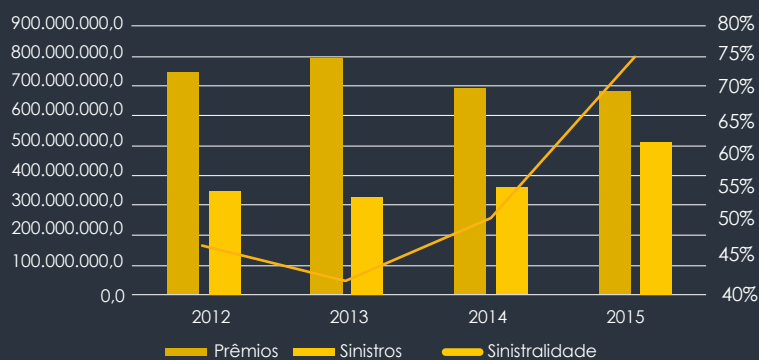
MÉXICO, O DESAFIO DE SINISTRALIDADE

O caso mexicano é um típico exemplo atípico do cenário sombrio que afeta praticamente todos os países. No México os sectores produtivos foram diversificados e, portanto, não há tanta dependência do petróleo ou de matérias-primas como em países como o Brasil, Chile ou Colômbia. O consumo interno, as exportações para os EUA, que é uma economia cada vez mais recuperada, e as condições competitivas para o

posicionamento de novas indústrias, tem mantido a segunda economia latina flutuando em meio a tantas tempestades econômicas.

No entanto, em relação aos números do ramo marítimo para o México -segundo no ranking regional – acontece algo parecido com o Brasil, apresentando uma variação negativa, -1,30% no prêmio total em USD entre 2014 e 2015. Agora, comparando os prêmios em pesos mexicanos, a variação é positiva: 17,6%. Já em relação a sinistralidade, desde 2013 o país tem apresentando um aumento, atingindo a 75% em 2015, ainda que o aumento tenha sido apresentada por alguns sinistros de grande valor, em vez de uma grande quantidade de pequenas perdas.

MÉXICO: PRÊMIOS E SINISTROS 2012-2015 (USD)



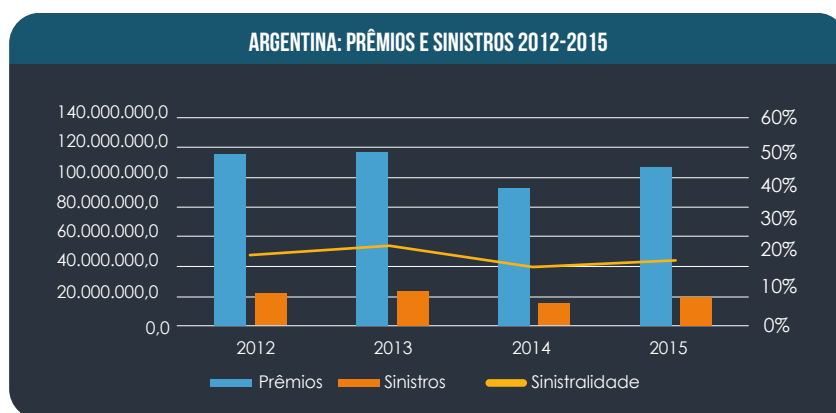
FONTE: Associação Mexicana de Instituições de Seguros www.amis.com.mx

ARGENTINA: A MELHOR SINISTRALIDADE DA REGIÃO

local, sendo mais elevado na moeda local (+ 22%), o que mostra que, assim como nos países anteriores, a desvalorização generalizada pode esconder fatores interessantes em cada país. Em decorrência de mudanças políticas, há uma grande expectativa de crescimento econômico e, portanto, de melhores números na indústria de seguros para o ano de 2016.

A Argentina é caracterizada por manter uma sinistralidade muito baixa nos últimos anos, apesar de que em 2015, aumentou em um ponto, passando de 18% para 19% - possui uma tendência a baixar muito importante. Como na maioria dos

países latino-americanos, o roubo está crescendo e será necessário que tanto as seguradoras como os clientes, apliquem medidas corretivas na gestão do risco para manter o loss ratio mais baixo que os dos países que a ALSUM recolhe informações.



FONTE: Superintendencia de Seguros da Nação - SNN www.ssn.gob.ar

CHILE, NOVAMENTE NO PÓDIO DO MERCADO DE SEGUROS MARÍTIMOS

Até 2014 o Chile ocupava o quarto lugar no ranking dos países da América Latina em relação ao valor dos prêmios diretos no ramo marítimo. Uma desvalorização baixa do peso chileno assim como o aumento de 20% nos prêmios nesta moeda, permitiu ao Chile subir para a terceira posição, deslocando a Colômbia. A variação em USD desse mercado foi de 4,9%.

Por outro lado, a sinistralidade não traz boas notícias, porque o número de ocorrências coloca o Chile como o segundo país com a mais elevada sinistralidade da região, depois do México. Como foi possível constatar, o problema gira em torno de um aumento mantido de roubos, especialmente de mercadorias de alto valor, por conta de uma especialização das pessoas envolvidas neste tipo de crime.

COLÔMBIA, A DESVALORIZAÇÃO PESA

O país andino, que até 2014 estava em terceiro lugar no ranking latino-americano, sofreu uma desvalorização de mais de 35%, o que se refletiu em uma queda de 21,2% no faturamento em USD no ano de 2015, a maior variação negativa da América Latina, o que ajudou a baixar o país para o quinto lugar no ranking. Mais uma vez, o fator dólar não pode ser tão preciso, porque em pesos colombianos houve um aumento de 8,1% nos prêmios diretos marítimo em 2015.

Em relação à sinistralidade, a Colômbia tem mantido, em matéria de transportes, em quase uma década, uma taxa de ocorrências mais baixa do que a média na região, em grande parte por causa do papel de gerenciadores de riscos que juntamente com as seguradoras e o setor privado, conseguiram diminuir, usando estratégias simples e eficazes, uma boa parte dos sinistros de roubo terrestre.

PERSPECTIVAS PARA 2016

Neste ano o dólar tem tido um comportamento irregular, mas com poucos saltos, de modo que a maioria dos países têm estabilizado suas moedas, reduzindo a desvalorização para um único dígito. Isso poderia permitir que, se a situação do comércio global favorecer, uma variação positiva no final do ano para o mercado de seguros marítimos.

A situação da Hanjin, além de seu impacto para as seguradoras, também afetou o comportamento das cargas e, ainda que não seja enorme, o Baltic Dry Index subiu para 900 USD no

final de setembro, um panorama melhor do que os 291 USD no início de fevereiro. Restará, é claro, muito tempo para que as cargas voltem a se estabilizar em relação a preços competitivos para as companhias de navegação, o que poderá dar um impulso ao setor de seguros.

AGRADECIMENTOS:

A ALSUM agradece as Associações locais de companhias de seguros, bem como as diferentes Superintendências pelo apoio no trabalho de coletar os dados e cifras marítimas.



ADMIRALTY SERVICES S.A.

ABOGADOS - LIQUIDADORES DE AVERÍAS.

LAWYERS, SURVEYORS & LOSS ADJUSTERS.

DERECHO DE SEGUROS Y DE LA NAVEGACION. TRANSPORTE
MARITIMO Y AERONAUTICO. COMERCIO INTERNACIONAL DE MERCADERIAS.

- Avda. Alicia M. de Justo 740 Piso 4to. Of. "4" Dock 5 -
Puerto Madero (C1107AAP) | Ciudad Autónoma de Buenos Aires | República Argentina
Tel: +54-11-43314326 Mail: info@admiraltylaw.com.ar

www.admiraltylaw.com.ar



Para o Comitê organizador do IV Congresso Latino-Americano de Seguros Marítimo é motivo de grande satisfação dar-lhes as boas vindas nesta terra abençoada, o Panamá, país que dividiu seu território para unir o mundo.

Mary Carmen de Serracín – Internacional de Seguros
Membro do Comitê Técnico de carga

PANAMÁ: O CENÁRIO

Somos muito mais do que um canal: contamos com uma moderna plataforma logística, assim como com a segunda maior Zona livre econômica do mundo em Colón, temos portos eficientes e modernos em ambos os oceanos; uma ferrovia transoceânica que facilita o transporte de carga em contêineres entre os terminais Pacífico e Atlântico. Em 2014, o porto de Balboa e o clúster de terminais de Colón lideraram o ranking da CEPAL mostrando o Panamá como um dos países com maior movimento portuário na região. A Liderança continua e os dados preliminares de 2015 mostram um movimento de contêineres em 5,8 milhões de TEU's, com um aumento de 3,4% em relação a 2014.

Toda essa estrutura, que está a serviço do comércio mundial, é complementada por um sistema bancário internacional, posicionando o Panamá entre os centros financeiros de mais prestígio, o que torna o país em um destino perfeito para reunir os mais notáveis reguladores, corretores, resseguradores, advogados, companhias marítimas e seguradoras e outras aliadas do continente americano.

Assim como a infraestrutura, nossa economia vem apresentando índices positivos nos últimos dez anos, impulsionada principalmente por importantes megaprojetos como a expansão do novo Canal do Panamá, a primeira linha de um metrô da América Central e a adequação de sua infraestrutura de comunicações, isso tudo juntamente com a forte estabilidade social e

política, cria o ambiente propício para o negócio dos seguros. Contamos com empresas de seguros, uma carteira de clientes e prêmios subscritos, que respaldam esses investimentos e beneficiam o setor marítimo local e internacional.

Com este cenário, o Panamá se junta à Cidade do México, Bogotá e São Paulo, anfitriões em anos anteriores deste importante encontro do setor de seguro marítimo continental e coloca a serviço do setor uma experiência adquirida em mais de 100 anos de presença seguradora; esta experiência será enriquecida com as contribuições de nossos parceiros da América Latina que nos honrarão com a sua presença neste IV Congresso Latino-Americano de Seguros Marítimos da ALSUM.

O Comitê Organizador convida cordialmente a todos para visitarem o Panamá na realização deste Congresso, garantindo uma agenda acadêmica especializada em temas de cargas, cascos e responsabilidades marítimas. Com atividades complementares, práticas e aplicáveis ao mundo moderno. Da mesma forma, vocês, nossos futuros participantes, poderão ver pessoalmente portos, centros de logística e um novo canal; uma imponente rota comercial totalmente administrada por pessoal panamenho, o melhor recurso disponível nesta bela terra: nosso povo. Permita-nos recebê-los e atendê-los, asseguramos-lhes que esta será uma experiência inesquecível que vai durar por muitos anos na memória daqueles que vierem neste evento.



OBRIGADO A TODOS OS NOSSOS PATROCINADORES



CHUBB®



Munich RE 



ZASS
INTERNATIONAL



BRAEMAR
Incorporating THE SALVAGE
ASSOCIATION

helvetia 
Your Swiss Insurer.


HINCAPIÉ & MOLINA
CONSULTORES SAS

IME
INTERNATIONAL MARINE EXPERTS

 **MAPFRE** | GLOBAL
RISKS

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

 **TransRe**
We value risk.

Gaining insight into your risk

● Control de pérdidas

● Consultoría en gestión de riesgos

● Análisis y gestión de siniestros

● Certificación de transportistas



crm

www.cargorisk.com

CHILE

COLOMBIA

MÉXICO

U.K.

U.S.A.

HOTEL RIU PLAZA – CIDADE DO PANAMÁ

AGENDA

SEGUNDA-FEIRA 17 DE OUTUBRO

17:00 – 19:00 Abertura, registro e entrega das credenciais

19:00 – 21:30 Coctel de Boas Vindas – Salão The Sixth / 6º Andar. Dresscode: Business Casual

TERÇA-FEIRA 18 DE OUTUBRO

8:00 – 9:00 Registro e entrega das credenciais. Dresscode: Business Casual

9:00 – 10:15 Conferências de abertura

Palavras de boas vindas

Carlos Berguido – APADEA, Leonardo Umaña – Secretário Geral ALSUM

A ampliação do Canal do Panamá e seu impacto no mercado latino-americano

Jorge Luis Quijano - Autoridade do Canal do Panamá

Panorama do Mercado de Seguros Marítimos na América-Latina

Juan Manuel Avella – ALSUM, Alma Piedad Alarcón – La Gerencia de Riesgos

10:15 – 10:40 Café / Visita à feira comercial

10:40 – 12:30 Bloco 1: Responsabilidades Marítimas

Os objetivos da subscrição de seguros para Práticos

Juan Guillermo Hincapié – Hincapié & Molina

Seguramento da Responsabilidade em zonas francas: Marine o Property?

Roberto Arauz - Unity Ducruet

O Efeito Tianjin na subscrição de apólices de Responsabilidade Marítima

Ronald Kargl – Chief Underwriter Officer Munich Re

Perguntas

Moderador: Olga Escorcia – AON Benfield. Panelista: Luis Medina – Specialty Re

12:30 – 14:00 Almoço – Salão The Sixth / 6º Andar

14:00 – 16:00 Bloco 2: Perspectiva

Stock Throughput na América Latina: desafios e panorama

Mauricio Martínez – CRM

Cambio Climático e o seguro de transportes

Jairo Zambrano – Head Market Underwriting Swiss Re

Diagnóstico de subscrição de apólices de carga

Moderador: Aline Oliveira - ALSUM

16:00 – 16:30 Café / Visita à feira comercial

16:30 – 18:00

Bloco 3: Conjuntura

Desaceleramento asiático e seu impacto no seguro marítimo da América Latina. **Cristiano Souza - JP Morgan**

Atualização da situação Hanjin
Elizabeth Turnbull – Clyde & Co

Discussão e encerramento do primeiro dia de conferências:
Moderador: John Jairo Correa J. CORREA ASOCIADOS. Panelistas: Xavier Pazmiño CHUBB, Erika Schoch SWISS RE Harald Zeller ZASS INTERNATIONAL

QUARTA-FEIRA 19 DE OUTUBRE

9:00 – 11:00

Bloco 4: Cascos

Particularidades e necessidades de seguramento de Barcos Pesqueiros
Guido Solari – Director Ingo Pesca

Análise de riscos na subscrição de Astilleros: visão do asegurado
Marvin Castillo – Gerente General Astillero MEC - Panama

Boas práticas na subscrição de seguros de lates
Reinaldo Tovar y Marisela Blanco - Provincial Re

Discussão **Moderador: Edward Benavides - Guy Carpenter**

11:00 – 11:30

Café / Visita à feira comercial

11:30 – 12:30

Bloco 5: Controle e prevenção de perdas

Estratégias de prevenção de perdas para a subscrição de percederos
Mariella Dauphinee – Loss Control Committee IUMI

Armanejamento e logística de mercadorias perigosas
Geoffrey Conlin – Partner at Hollmann Fennwick & Willan

12:30 – 14:00

Almoço / Salão The Sixth –6º Andar

14:00 – 16:15

Bloco 6: Oficinas práticas (sessões paralelas, inscrição prévia na mesa de registro)

Oficina 1: Salão Principal
Subscrição de apólices para riscos portuários
Munich Re

Oficina 2: Salão alternativo
Recuperação e Sub-rogação em âmbitos internacionais
Zass International

15:00 – 15:15

Troca de Oficina

Oficina 3: Salão Principal
Apresentação Documento ALSUM: questionário de subscrição e inspeção de Cascos. **Comitê Técnico de Cascos da ALSUM**

Oficina 4: Salão alternativo
O que você sabe sobre empacotamento, embalagens e estiba?
Ivan Rodríguez - Diretor Envapack

16:15 – 16:45

Café / Visita à feira comercial

16:45 – 17:35

Bloco de encerramento

Conclusões e reflexões do IV Congresso Latino-americano de Seguros Marítimos:
os objetivos dos subscritores
Charlotte Warr – Sarnia Training

Encerramento do IV Congresso Latino-americano de Seguros Marítimos
Mauricio De La Guardia y Erika Schoch – Diretoria da ALSUM

Apresentação do V Congresso Latino-americano de Seguros Marítimos
Carmen Rosa Flores – Presidente do Sub-comitê de Transportes de APESEG

18:30 – 19:30

Reunião no lobby do Hotel RIU Plaza

20:00 – 22:00

Jantar de despedida – Esclusas de Miraflores. Dresscode: Business Casual

QUINTA-FEIRA 20 DE OUTUBRO

7:00 – 14:00

Visita ao Canal do Panamá (Inscrição prévia, custo adicional):
Recomendação: roupa cômoda e protetor solar

7:00

Saída do lobby do Hotel RIU Plaza

8:00 – 1:30

Visita técnica pelo Canal do Panamá

14:00

Chega no hotel o transporte direto para o aeroporto

PATROCINADORES

Diamante



Hoy en día CRM es un holding empresarial constituido por varias empresas que cubren diferentes necesidades en el sector logístico y que han creado una sinergia entre ellas de manera tal que brindan el mejor servicio integral a sus clientes en términos de control de riesgos logísticos.

El principal compromiso de CRM es el cumplimiento de los requerimientos de sus clientes, dentro de los estándares fijados, aportando soluciones innovadoras, integrales y oportunas para la administración y control de riesgos a lo largo de la cadena logística, garantizando eficiencia y rentabilidad, convirtiéndonos en líderes y referentes a nivel global.

En CRM ofrecemos servicios de administración y control de riesgos con soluciones integrales y eficaces; nos caracteriza la oportunidad de la información, rigurosidad técnica y la competencia de nuestro personal, en busca de la satisfacción de nuestros clientes garantizando la mejora continua del sistema de gestión.

www.cargorisk.com

Oro

CHUBB®

Pasión, empuje e inventiva incentivan nuestro enfoque en la suscripción. Y a través de la excelencia de nuestra suscripción creamos nuestra gama de productos – desde seguros de propiedad y responsabilidad civil especializado y tradicional hasta coberturas de accidentes personales, complementarias de salud, para propietarios de automóviles y viviendas, líneas personales y coberturas especiales para personas y familias.

No sólo ayudamos a nuestros clientes a protegerse contra aquellos tipos de riesgos más básicos, sino que también de los más complejos e inesperados. Observamos exigentes estándares y concebimos y creamos meticulosamente las mejores coberturas de seguro y servicios que somos capaces de entregar.

new.chubb.com/es/latam/

LLOYD'S

Agency

Con sede en Londres (UK) el departamento maneja tres funciones altamente respetadas, distintas pero relacionadas y que prestan servicio a la industria de seguro marítimo, a saber: la red de Lloyd's Agency, la producción de certificados de seguro respecto al negocio marítimo y el proceso de arbitraje en Salvamento que se deriva del uso del Lloyd's Open Form – LOF.

La Red de Lloyd's Agency comprende alrededor de 300 Agentes de Lloyd's y un número similar de Sub-Agentes en cerca de 170 países, así formando la red mundial más extensa e independiente de inspectores y ajustadores con servicio las 24 horas del día en todo el mundo.

www.lloydsagency.com

Munich RE



Munich Re es sinónimo de una experiencia excepcional basada en soluciones, gestión de riesgos, estabilidad financiera y la proximidad al cliente. Así es como Munich Re crea valor a los clientes, accionistas y empleados. En el año 2015, el Grupo, que combina el seguro directo y reaseguro bajo un mismo techo, obtuvo una ganancia de € 3.1 billones en los ingresos por primas de más de € 50 mil millones.

La empresa está presente en todas las líneas de seguros, con más de 43.000 empleados en todo el mundo. Con ingresos por primas de alrededor de € 28 mil millones, solo de reaseguros, es uno de los principales reaseguradores del mundo. Especialmente cuando los clientes requieren soluciones para riesgos complejos, Munich Re es una de las reaseguradoras más buscada en el mundo.

www.munichre.com



Provincial Re Panamá

Provincial Re tiene como misión ofrecer productos y servicios a las compañías de seguros, corredores de reaseguros y reaseguradoras, a nivel nacional e internacional, con el fin de brindar soluciones en la transferencia y administración de riesgos. Su visión es ocupar y mantener una participación importante dentro del mercado latinoamericano con una cartera equilibrada, a través de tarifas y condiciones propias adaptadas a las realidades de los mercados.

Cuenta con un personal calificado, que se encuentra en constante entrenamiento, con el fin de actualizar sus conocimientos, en función a los cambios acelerados que enfrenta el mercado asegurador.

www.prorepanama.com



Swiss Re

Swiss Re es una empresa líder y reaseguradora global altamente diversificada. La compañía opera a través de oficinas en más de 20 países. Fundada en Zurich, Suiza, en 1863, Swiss Re ofrece una amplia gama de soluciones de reaseguro. Desde productos estándar para la cobertura de hechos a la medida a través de todas las líneas de negocios, Swiss Re despliega su fuerza de capital, experiencia e innovación de energía para permitir la toma de riesgos en los que la empresa y el progreso de la sociedad dependen.

Swiss Re ofrece cobertura de reaseguro para todas las principales clases de Marine y energía. Las necesidades de nuestros clientes están respaldados por un equipo de aseguramiento y reclamos dedicado, experimentado y multilingüe.

www.swissre.com



Zass International es la unidad de recuperos, subrogación y recolección de deuda del Grupo ZA. Fundada en 1997 en Hamburgo, sirve a la industria del transporte y seguros recolectando y recuperando pagos de terceros.

Aparte del manejo estándar de casos de recuperos y subrogaciones de intereses de la carga y sus suscriptores, las actividades de Zass se extienden hasta casos de Avería General y grandes colisiones, accidentes de transporte en tierra, supervisión de recuperos bajo contratos de entrega de varios años para proyectos de infraestructura, así como disputas de garantías, salvamento y piratería.

www.zeller-associates.com/overview

Plata



La Unión

COMPañía NACIONAL DE SEGUROS S.A.

Fundados hace más de 65 años, Seguros La Unión es la Primera Compañía Nacional de Seguros en el Ecuador. Desde nuestros inicios, somos los pioneros en la actividad aseguradora privada introduciendo al mercado productos contemporáneos. Brindamos a nuestros clientes los más acertados productos con asesoría constante. Durante años de trabajo hemos tenido un record de utilidades técnicas. Para lograrlo actuamos con solidez, solvencia, honestidad, dedicación y permanencia continua bajo una sola administración a través de más de seis décadas. Son estos valores los que ponemos al servicio de nuestros clientes, fórmula de protección única en el mercado.

www.segurosunion.com



En Assistcargo nos ocupamos de proteger a las personas y a los activos en tránsito de las empresas que nos contratan, previniendo todo tipo de situaciones de riesgo y brindando una adecuada asistencia profesional en cualquier lugar que sea necesario.

En Assistcargo tenemos como objetivo administrar y gerenciar riesgos de transporte mediante la mejora permanente de los sistemas de gestión de calidad intervinientes. Para lograr tal cometido nos comprometemos a cumplir siempre con los requerimientos de nuestros clientes, con los requisitos legales de la actividad involucrada y con las exigencias referidas a la norma de calidad ISO 9001.

www.assistcargo.com



International Marine Experts (IME) es una compañía especializada en servicios de ajustes de seguros, inspecciones de avería, evaluación de riesgos y peritaje calificado, con más de 12 años de experiencia en el mercado al servicio de empresas líderes en diferentes sectores de la industria marítima, construcción, minería y maquinaria diversa. A través de nuestra amplia trayectoria y nuestro equipo multi-disciplinario hemos ganado la confianza de los mercados que atendemos alcanzando reconocimiento a nivel local e internacional de nuestros servicios.

Somos una organización independiente debidamente acreditada por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros de Panamá como ajustadores independientes. Al mismo tiempo contamos con diferentes acreditaciones y certificaciones internacionales.

www.ime.com.pa



El ámbito de las coberturas y servicios que proporciona MAPFRE GLOBAL RISKS desde los países en que opera se extiende a todo el mundo, a través de su Red Internacional de Servicio, formada por empresas del Grupo MAPFRE y por otras asociadas.

Nuestros servicios centrales se encuentran situados en Madrid (España), desde donde se dirige y controla la actividad. Por su parte, las compañías de MAPFRE de cada país lideran las operaciones realizadas en sus respectivos mercados con el apoyo de MAPFRE GLOBAL RISKS. El sistema garantiza un perfecto funcionamiento y eficiencia.

www.mapfreglobalrisks.com



Nuestro negocio está basado en los principios de la capacidad, confiabilidad, experiencia y creatividad para ofrecer las soluciones de transferencia de riesgo que usted necesita para apoyar su empresa. Trabajamos a su lado. Escuchamos y también hacemos preguntas para conocer sus objetivos estratégicos y ofrecemos una completa gama de productos y servicios de propiedades, accidentes, y soporte para ayudarlo a crecer y tener éxito. Tenemos equipos profesionales locales cerca de usted. Además de eso, construimos relaciones basadas en la promesa de que siempre estaremos cuando nos necesite. Tenemos capacidad y voluntad para manejar tus necesidades. Valoramos el riesgo.

www.transre.com



PUERTOS DE LATINOAMÉRICA

NAVEGANDO EN EL PUERTO DE BALBOA

El transporte marítimo de mercancías, representa el principal medio de intercambio en el comercio mundial. La vía marítima es la principal forma de transporte para la economía global, con un 95% de las transacciones comerciales.

En Panamá, el sector portuario es uno de los mayores contribuyentes del crecimiento económico del país, constituyéndose en un eslabón fundamental para el sector logístico nacional. El país centroamericano es uno de los mejores conectados de la región, cuenta con excelentes instalaciones portuarias y ya tiene en funcionamiento la Ampliación del Canal de Panamá, aumentando su ventaja competitiva a través de una mayor infraestructura.

Riesgos Marítimos de LIU

Conocimiento Local, Experiencia Mundial



Liberty International Underwriters (LIU) conoce la industria marítima y entiende las necesidades de seguro de su cliente. Es por eso que los puertos y sus operadores, dueños de carga, transportadores y constructores navales de todo el mundo acuden a nosotros para aprovechar nuestros óptimos servicios de emisión de seguros, reclamaciones e ingeniería de riesgos. Y es precisamente este el motivo por el cual nuestros asociados se quedan con nosotros – porque nuestros equipos locales combinan sus conocimientos con la experiencia de una red mundial de profesionales marítimos. Juntos, entregan las soluciones correctas.

Para saber mas, contacte **Arturo Posada**, (786) 437-8548, arturo.posada@libertyiu.com



Productos de LIU Marítimo:

Carga Marítima
Carga de Proyectos
Responsabilidades Marítimas
Riesgo de Cascos y Construcción Naval

Liberty International Underwriters (LIU) es el nombre comercial de la división de suscripción de Liberty Mutual Insurance y que opera a través de intermediarios de seguros. LIU utiliza Liberty Mutual Insurance Company para reasegurar riesgos suscritos directamente por aseguradoras locales. En los territorios de EE.UU., la cobertura de ciertos riesgos puede ser ofrecida por un asegurador con pólizas no reguladas. Estos aseguradores generalmente no participan en los fondos de garantía del Estado y por lo tanto, el asegurado no está protegido por dichos fondos. Este material es sólo un resumen y no incluye todos los términos, condiciones o exclusiones de la cobertura descrita. Por favor, consulte la póliza emitida para obtener los detalles completos de la cobertura y las exclusiones.



Puertos de Latinoamérica *Navegando en el* **PUERTO DE BALBOA**

El Puerto de Balboa está situado en la entrada del Pacífico del Canal de Panamá, una ubicación ideal para ser un centro importante de distribución de mercancías. Es operado por La Panama Ports Company (PPC), una división de Hutchison Ports Holdings, el mayor operador portuario independiente del mundo. Para la PPC, la ubicación geográfica que posee Puerto de Balboa ha sido un punto clave para que hoy en día sea la terminal de trasbordo número uno en Latinoamérica. Balboa realiza operaciones desde el Pacífico sirviendo a las diferentes líneas navieras para actividades de embarque, desembarque y trasbordo.

El puerto mantiene una conectividad logística con el Atlántico por medio de tren y camión permitiendo la conexión de barco a barco en 4 horas. Cuenta con 47 hectáreas de áreas de almacenaje y 1,710 m. de muelle para contenedores, en donde mantiene 5 posiciones de atraque para buques Panamax y Post Panamax, con 25 grúas pórticas de las cuales:

- » 7 son Super Post Panamax manteniendo un alcance de 22 filas de contenedores,
- » 10 Post Panamax con un alcance de 19 filas de contenedores,
- » 7 son Super Post Panamax manteniendo un alcance de 22 filas de contenedores,
- » 83 RTG's eléctricas e híbridas,

Los muelles 16/17/18 poseen 15.7m en su máximo calado; la Terminal de Balboa mantiene un movimiento de 4 millones de TEU's de capacidad anual. (Infraestructura de puertos en Centroamérica, Davivienda).

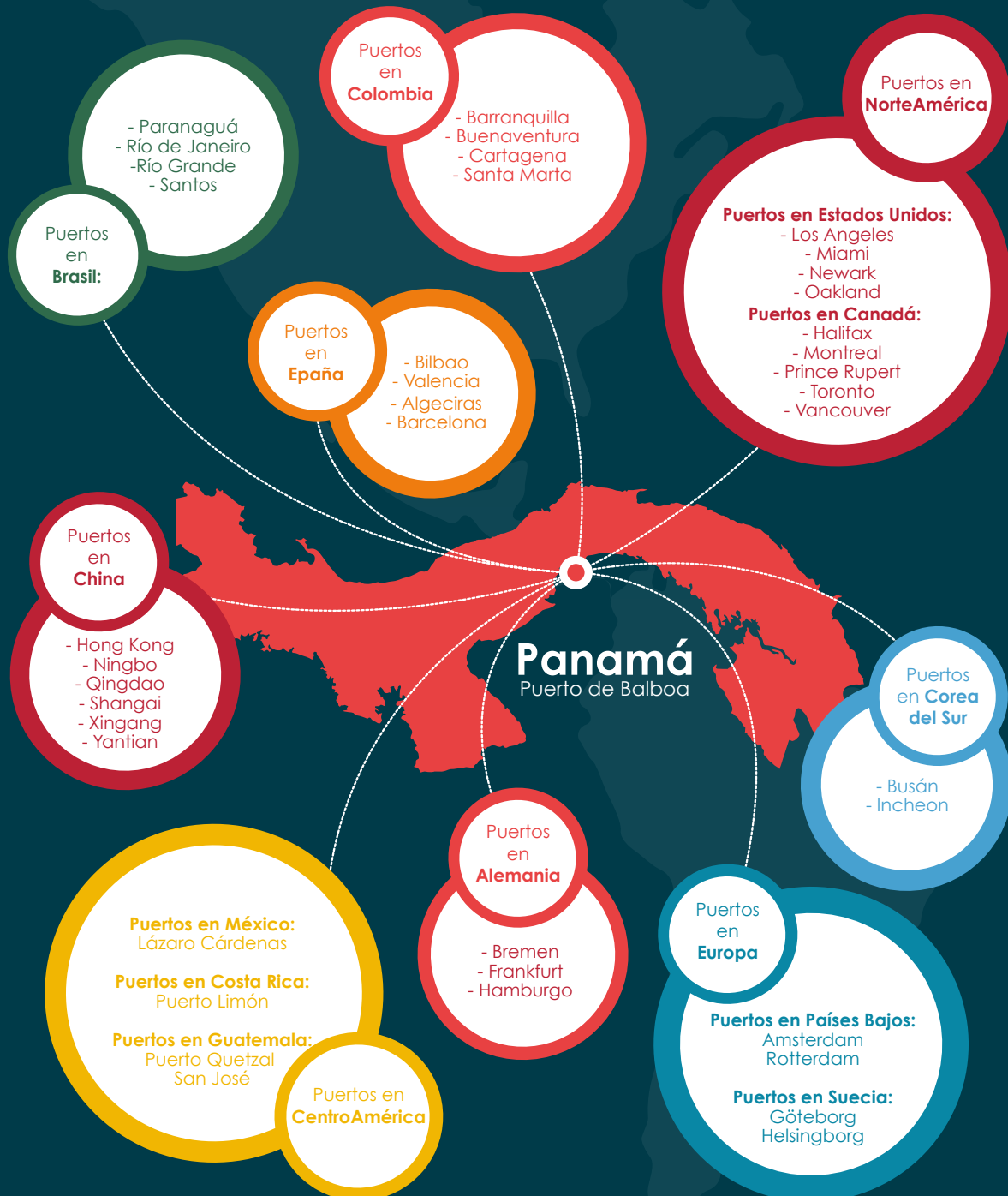
Los principales servicios que se prestan en Balboa (Panamá Ports Company – PPC, 2016):

1. Carga contenerizada: cuenta con 3,468 tomas para contenedores refrigerados, así como facilidades para brindar servicio de pretrip y M&R a contenedores refrigerados.
2. RO-RO / Carga y descarga de autos por rampa: este tipo de carga superó los 52 mil autos movidos. Asimismo, aportaron el 38% del total de autos del Sistema Portuario Nacional. Gracias a la infraestructura del puerto, el servicio RO-RO cuenta con una capacidad de almacenaje para 2,750 TEU's, conductores expertos para el movimiento de maquinaria pesada, 2 posiciones de atraque y productividades de rampa por encima de los 100/mph.
3. Intermodal: El Puerto de Balboa ha registrado un crecimiento en carga local de hasta 25% en años recientes. La operación vía ferrocarril representa alrededor del 62% del total del movimiento terrestre.

La importancia del Puerto se refleja en el ranking de puertos elaborado por América Economía Intelligence, donde se mide la calidad de las terminales con base en cinco dimensiones: Actividad portuaria, infraestructura, conectividad, marco social y político y contexto económico, el cual ubicó a Balboa en el primer lugar al registrar en 2015 un Índice de Calidad Portuaria del 80.89%

DESDE BALBOA

Rutas Marítimas y principales socios comerciales



A LA VANGUARDIA

En el año 2015, según la PPC, se realizaron inversiones por aproximadamente 60 millones de dólares, y se movilaron en total un aproximado de 3,89 millones de TEU's.

Al día de hoy el Puerto de Balboa se encuentra en el desarrollo del proyecto de su cuarta fase de ampliación, el cual ayudará a aumentar la capacidad de TEU's a 5 millones por año.

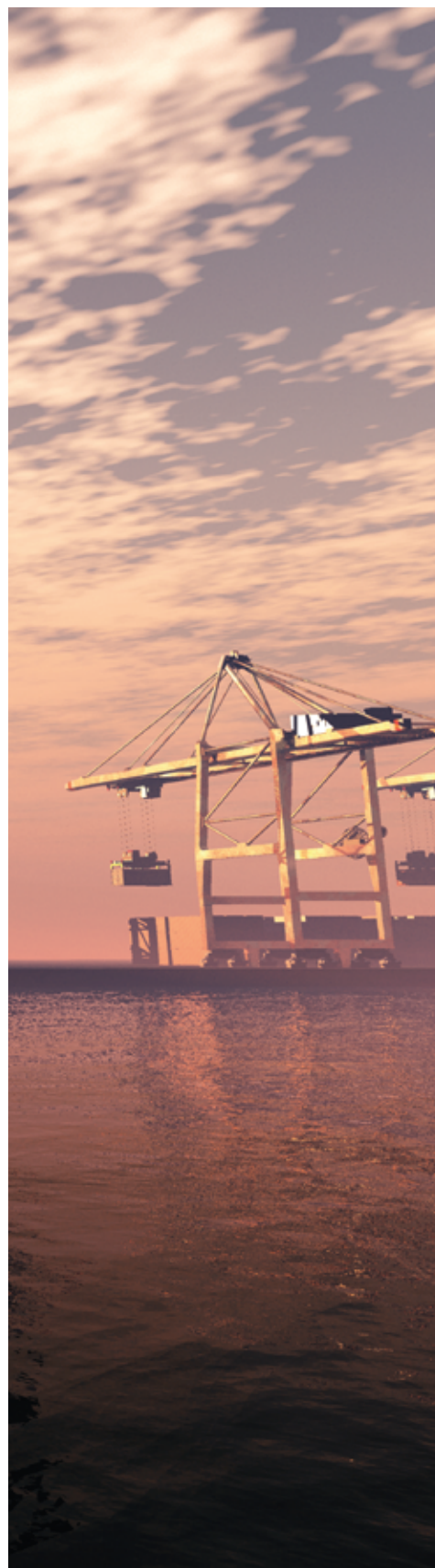
ALGO DE HISTORIA

Balboa tiene sus orígenes en el antiguo puerto francés de La Boca, sobre el Pacífico panameño. Ese puerto fue transformado por los estadounidenses, en los inicios de la construcción del Canal, en una moderna instalación que recibió el nombre de Ancón, y más tarde se dio a conocer con su actual nombre: Balboa.

Desde su reinauguración en 1909, ese puerto fue vital para el comercio marítimo en el Pacífico, porque en su categoría era el único existente entre Salina Cruz, México, y El Callao, Perú; lo que representaba para los barcos de gran calado de esa época (3 000 toneladas) una travesía de dos mil millas entre los dos puntos.

El Puerto de Balboa ha contado con la ventaja geográfica que significa el Istmo de Panamá, y ha tenido la posibilidad de crecer al ritmo de las exigencias de los mercados mundiales. Esto lo ha puesto en la mira de las más grandes líneas navieras del mundo. Ese crecimiento le otorga a PPC, la satisfacción de tener el 30% del mercado de la carga que se moviliza en los puertos panameños (según cifras oficiales de la Autoridad Marítima de Panamá). (Web Archive, 2014).

- » 2006, alcanzó el manejo de 1 millón de TEU.
- » 2007, recibe el primer buque Postpanamax: el Maersk Seletar, con capacidad nominal de 6 500 TEU.
- » 2007, inicia el servicio semanal de buques Postpanamax. Este servicio, AC-2, consta de seis barcos y opera entre Asia y la costa oeste de América Latina, atendiendo los puertos de Yantian (China), Hong Kong (China), Kwangyang (Corea del Sur), Lázaro Cárdenas (México) y Balboa (Panamá).
- » Sirve de enlace ("hub") para la carga de la costa oeste de Suramérica y el Caribe, además de ser un centro de reposicionamiento de contenedores vacíos.





Puertos de Latinoamérica *Navegando en el* **PUERTO DE COLÓN**

Colon Container Terminal está localizada en Colo Solo Norte, provincia de Colón, y es operado por la multinacional Evergreen. Este puerto se está convirtiendo en un punto ideal para trasbordo y carga entrando y saliendo hacia y desde la Zona Libre de Colón. Desde la entrada Atlántica del Canal de Panamá, el puerto da servicio a los mercados regionales del Caribe, América del Norte, Central y Sur con embarques originados principalmente en el Lejano Oriente.

Esta terminal posee un área total de 74.33 hectáreas, un canal de acceso de 14.0 metros de calado y una dársena de maniobras con un radio de 600 metros para la rotación de naves. El acceso de entrada del rompeolas posee 200 metros convirtiéndose en una vía dedicada para la Bahía de Manzanillo.

Este puerto posee acceso terrestre hacia la Zona Libre de Colón y al ferrocarril. Cuatro muelles de contenedores, trece grúas pórticas y otros equipos de patio le otorgan a CCT una capacidad de manejo de 2.4 millones de TEUs. Los planes de expansión incluyen la adición de áreas de almacenaje de contenedores a un costado del puerto y cruzando la avenida Randolph, así como la incorporación de más equipos para un manejo más eficiente de las operaciones de contenedores. (Georgiatech, 2016)

Oficialmente se define el Colon Container Terminal, S.A. como un moderno puerto especializado en el manejo de contenedores, carga general y carga rodante, con la más avanzada tecnología para el trasbordo rápido y eficiente de la carga.

CCT es una terminal dedicada exclusivamente a la recepción y manejo de contenedores. Más del 75% de sus operaciones son trasbordos puros. La terminal está apropiadamente equipada para manejar los volúmenes de cargas recibidas, existiendo una capacidad ociosa que permite a clientes potenciales a traer carga a este puerto y beneficiarse de la cercanía con la terminal de ferrocarril a una escasa distancia por carretera.

Existen en el área oficinas de representación de Aduanas, Cuarentena, AUPSA y Migración.

La ubicación del Puerto de Colón fue de tercer lugar, en el ranking de puertos elaborado por América Economía Intelligence, donde se mide la calidad de las terminales con base en cinco dimensiones: Actividad portuaria (63,5%), infraestructura (100%), conectividad (79,9%), marco social y político (86,7%) y contexto económico (45,7%), al registrar en 2015 un Índice de Calidad Portuaria del 78.81%.

SERVICIOS:

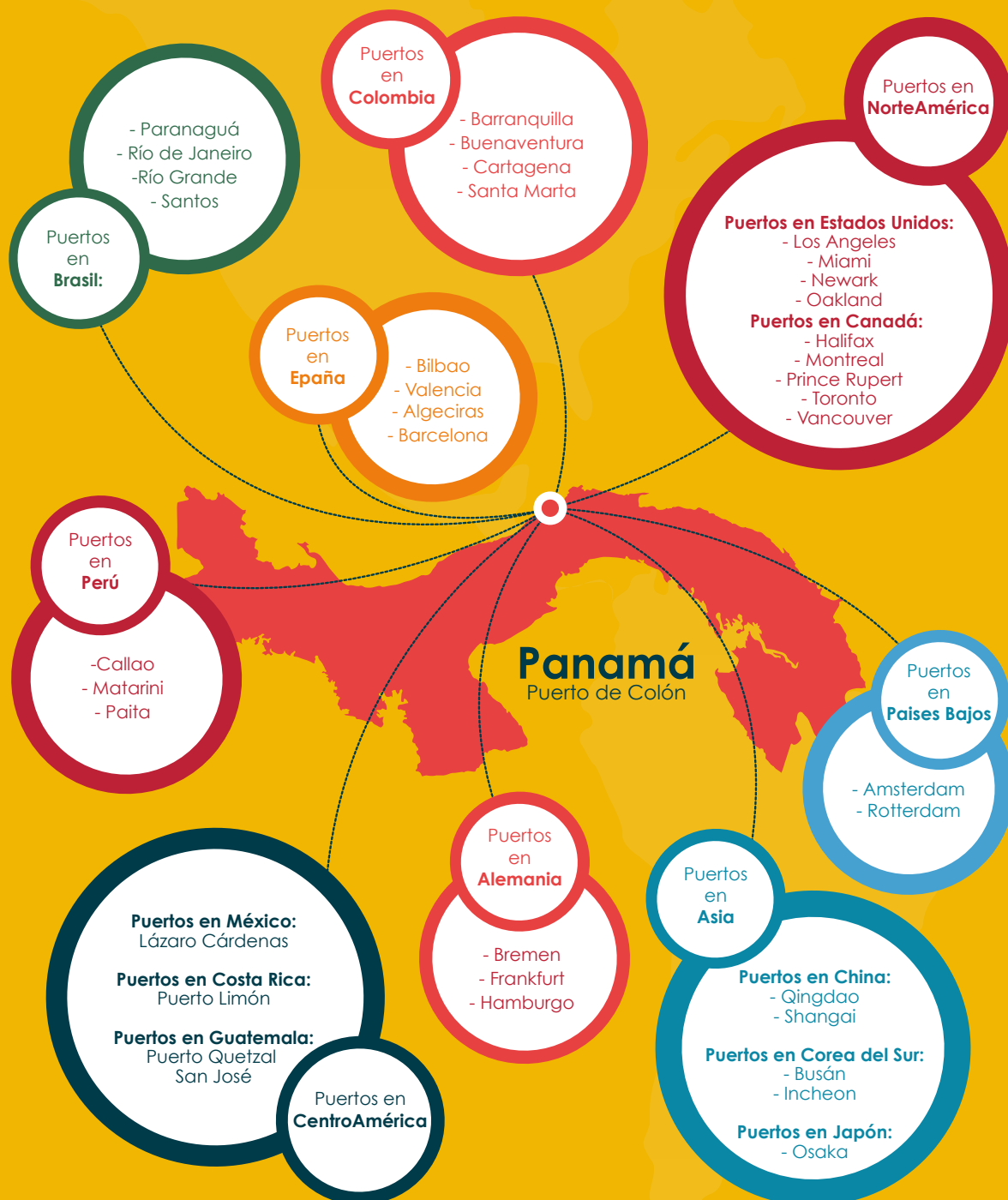
- » Colon Container Terminal, S.A. cuenta con un taller de mantenimiento y reparación el cual brinda servicios de reparaciones menores a contenedores, que el cliente solicite, las 24 horas del día, los 7 días de la semana
- » El departamento de mantenimiento cuenta con ingenieros, electricistas y mecánicos especializados

para reparar y dar mantenimiento a todos los equipos de la terminal.

- » Mantenimiento y monitoreo a contenedores refrigerados.
- » Servicios de inspección previos al despacho de contenedores refrigerados.

DESDE COLÓN

Rutas Marítimas y principales socios comerciales



A LA VANGUARDIA

Según el estudio "Infraestructura de Puertos en Centroamérica" realizado por el Banco Davivienda, con respecto a Colón existe el Proyecto Panama Colon Container Port (PCCP), que estará ubicado en la provincia de Colón, en isla Margarita, tendrá una capacidad para atender buques neopanamax que transitaran por el tercer juego de esclusas del Canal.

Según The Georgia Tech Panama Logistics Innovation and Research Center y publicaciones en diarios locales de Panamá, el proyecto tendrá un área total de 37 hectáreas, 4 muelles que ocupan 1,200 m frente al agua y será capaz de recibir barcos de 18,000 TEU. La terminal tendrá una capacidad de manejar alrededor de 2.5 millones de TEU por año luego de una inversión de USD \$900 millones.

ALGO DE HISTORIA

La provincia de Colón comenzó su curso en la historia cuando la Compañía del ferrocarril de Panamá necesitaba una terminal en el Atlántico para construir el primer ferrocarril interoceánico en el nuevo mundo y decidieron construir la terminal en la isla de Manzanillo en el lado este de la bahía de Limón, la isla constaba de 650 acres o aproximadamente una milla cuadrada.

En mayo de 1850 comenzó la limpieza del terreno para la terminal Atlántica donde se localizaría en el futuro de Colón, no hubo ninguna ceremonia celebración por la iniciación de los trabajos, los trabajadores se encontraron con un pantano virgen, el aire estaba atestado de mosquitos ya sea en el día o en la noche. Durante los siguientes meses no fue fácil el trabajo en la isla, pues se acercaba la época lluviosa y los hombres enfermaron de malaria o disentería. En agosto de 1850 comenzaron en firme los trabajos en la construcción del ferrocarril en la terminal del Atlántico.

Durante dos años, el terminal Atlántico en la isla de Manzanillo permaneció sin nombre. John Lloyd Stephens sugirió llamarla Aspinwall, por William Henry Aspinwall, uno de los directores de la Pacific Mail, empresa que financiaba la compañía del ferrocarril de Panamá. El 27 de febrero de 1852 se bautizó y se fundó formalmente a Colón.

Colon Container Terminal (CCT) inició operaciones en Panamá desde 1997. Desde 1994, el Grupo propuso la construcción de una moderna terminal de contenedores aprovechando la posición geográfica de Panamá y los beneficios de conectividad del país y la amplia gama de servicios marítimos y logísticos. En 1995, un plan maestro para desarrollar una terminal de contenedores en Coco Solo Norte fue presentado al Gobierno panameño, y la nueva terminal nombrada CCT fue construida en el mismo lugar donde existía una antigua base naval de los Estados Unidos (Georgiatech, 2016).



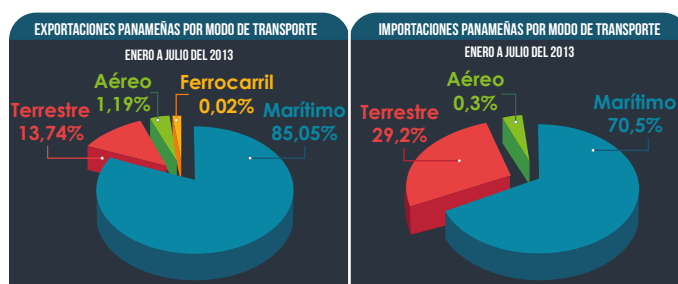
ECONOMÍA EN PANAMÁ

En 2013, el 85,05% del total de la carga movilizada por exportaciones panameñas correspondió al medio de transporte marítimo. Entre enero y julio del 2013, las exportaciones panameñas de bienes fueron de 751.836 toneladas. Las ventas internacionales por vía marítima sumaron 635.474 toneladas.

Entre enero y julio del 2013, las importaciones panameñas de bienes fueron de 3.834.560 toneladas. Las compras internacionales por vía marítima sumaron 2.705.218 toneladas, con una participación del 70,5%; según información suministrada por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censo de Panamá (INEC).

Entre enero y julio del 2013, el principal destino de las ventas externas de Panamá vía marítima por volumen fue India con una participación del 18%, equivalente a 116.216 toneladas. Le siguieron Taiwán, con 87.482 toneladas; Alemania, con 59.687 toneladas; Holanda, con 57.210 toneladas, Suecia, con 51.279 toneladas; Tailandia, con 37.704 toneladas; EE UU, con 37.259 toneladas, Corea del Sur, con 34.007 toneladas, y Vietnam, con 18.679 toneladas, entre otros.

Entre enero y julio del 2013, el principal origen de las compras externas de Panamá vía marítima por volumen fue EE UU con una participación del 35%, equivalente a 947.948 toneladas. Le siguieron Colombia, con 493.834 toneladas; China, con 281.847 toneladas; España, con 115.483 toneladas,



FUENTE: INEC. Cálculos Legiscomex.com

Turquía, con 114.103 toneladas; México, con 108.673 toneladas; Argentina, con 75.866 toneladas, Brasil, con 52.962 toneladas, Guatemala, con 39.539 toneladas, y Corea del Sur, con 39.022 toneladas, entre otros. (Legiscomex, 2013)

El movimiento de carga por vía marítima, representa para la economía panameña el mayor porcentaje y los Puertos de Balboa y Colón, son protagonistas. Según cifras del Boletín Estadístico Marítimo Portuario, presentado por la Autoridad Marítima de Panamá; el movimiento de carga en el Sistema Portuario Nacional para el período enero-diciembre del año 2015, fue de 90.7 millones de toneladas métricas en total, lo que representó un incremento del 10.0%, en comparación al mismo período del año 2014.

Las terminales que para el período de enero-diciembre 2015, tuvieron mayor movimiento de contenedores en unidades fueron Panama Ports Co. Balboa (1.8 millones de unidades), Manzanillo International Terminal (1.1 millones de unidades), Panama Ports Co. Cristóbal (508 mil unidades) y Colon Container Terminal (446 mil unidades).

Toneladas Exportadas (enero a junio de 2016): 20.616.050 toneladas Productos Exportación (2013):	Toneladas Importadas (enero a junio de 2016): 14.512.600 toneladas Productos Exportación (2013):
• Bananas: 21% • Desperdicios y desechos de hierro y acero, de fundición: 18% • Las demás maderas tropicales coníferas: 9% • Piñas Frescas: 8% • Las demás maderas tropicales en bruto, incluso descortezadas, desalburadas o escuadradas: 7% • Sandías: 6%	• Hulla bituminosa: 7% • Cementos sin pulverizar (Clinker): 6% • Barras y varillas, deformadas (corrugadas) para reforzar concreto (hormigón): 6% • Los demás trigos y morcajos (tranquillón): 5% • Los demás cementos Portland: 5% • Gasoleos (gassleo): 4%

BALBOA Y COLÓN CON RESPECTO A OTROS PUERTOS EN AMÉRICA LATINA

El ya mencionado Ranking de Puertos - 2015 de América Economía Intelligence estableció cinco parámetros para evaluar la calidad portuaria de las principales terminales de América Latina. Partiendo de dicho análisis regional, es apropiado comparar algunos de los puntos más relevantes con respecto a otros puertos de la región:

CAPACIDAD PORTUARIA: TRÁFICO DE TEU'S

El Puerto de Santos fue líder en la manipulación de TEUs. En 2014 registró una cifra de 3.684.800 TEUs; seguido por el puerto de Balboa con 3.388.400 TEUs y Colón con 3.317.000 TEUs: lo que indica que los dos puertos panameños se encuentran en segundo y tercer lugar con respecto a la cantidad de TEUs movilizados al año.

SUPERFICIE

Con respecto a este aspecto los Puertos de Colón (3,77 km²) y Balboa (2,04km²), se encuentran en un punto intermedio respecto a otros puertos que cuentan con superficies más extensas, como es el caso de los Puertos: San Antonio en Chile (8,35 km²), Santos en Brasil (7,8 km²), Buenos Aires en Argentina (4,7 km²) y Manzanillo en México (4,37km²).

SITIOS DE ATRAQUE

Para este caso Colón, se encuentra mejor ubicado en la región debido a que cuenta con 17 sitios de atraque, superado por los Puertos: Santos en Brasil (65), Puerto Cabello en Venezuela (32), San Juan en Puerto Rico (28), Buenos Aires en Argentina (23) y Manzanillo en México (21). Finalmente, Balboa solo cuenta con 8 sitios de atraque.

SITIOS PARA CONTENEDORES

Con respecto a sitios para contenedores, Santos es líder en la región con 17 espacios, seguido por el Puerto de Colón y San Juan de Puerto Rico con 15; Puerto Cabello en Venezuela con 14; Buenos Aires en Argentina y Manzanillo en México con 11 y finalmente el Puerto de Balboa con 8 espacios.

GRÚAS PÓRTICO

Santos es el puerto que tiene más grúas pórtico en la región con un total de 53, seguido por el Puerto de Colón con 43, y Balboa con 25. Por lo tanto, los puertos panameños cuentan con una gran capacidad de movilizar contenedores a través de grúas, en comparación con otros puertos de la región, ocupado segundo y tercer lugar respectivamente.

CONECTIVIDAD

Los puertos panameños de Colón y Balboa cuentan con dos vías de acceso que los comunican con la ciudad más cercana. Por lo tanto, se ubican en puestos intermedios de la región que cuenta con un promedio de 2 carreteras de acceso. Son superados por Santos en Brasil (4 vías) y Cartagena, Miami, Guayaquil, Buenos Aires, y San Juan (3 vías).

Las cifras permiten concluir, que los Puertos de Balboa y Colón, representan la importancia de Panamá en el transporte marítimo de mercancías a nivel Latinoamérica. Son puertos eficientes y eficaces, que se encuentran en los primeros lugares del movimiento de carga en la región, a pesar de no contar con la misma infraestructura que otros lugares. Panamá con sus puertos es un líder en el comercio marítimo y se ha convertido en referente con datos que muestran que durante el período enero-diciembre 2015, arribaron a puertos panameños un total de 59.981 naves, lo que representó un aumento del 21.1% en comparación con el mismo período del 2014. En los arribos de las naves de comercio exterior como de cabotaje ambos

movimientos registraron incrementos del 9.9% y 23.6% respectivamente.

La evidencia del liderazgo panameño con sus puertos de Balboa y Colón en la región Latinoamericana, es el tercer y segundo lugar respectivamente, que ocupan en el ranking de puertos del año 2015 (Top 20) realizado por la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) que muestra el detalle de los movimientos de carga en contenedores en 120 puertos de la región, en base a información recopilada directamente con las autoridades portuarias y operadores de los terminales marítimos. En 2015 esta actividad creció 1,7%, con un volumen aproximado total de 48 millones de TEU.

RANKING DE PUERTOS

LOS TOP 20 EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE EN 2015

La CEPAL elabora cada año un ranking que muestra el detalle de los movimientos de carga en contenedores en 120 puertos de la región, en base a información recopilada directamente con las autoridades portuarias y operadores de los terminales marítimos. En 2015 esta actividad creció 1,7%, con un volumen aproximado total de 48 millones de TEU. Esta infografía muestra los puertos ubicados en los primeros 20 lugares del ranking.





¿QUIÉN SE HA LLEVADO MI CARGA?

REPORTE DEL HURTO EN LATINOAMÉRICA

La Gerencia de Riesgos
ALMA PIEDAD ALARCON R.

A sí como en “¿Quién se ha llevado mi queso?” de Spencer Johnson, en materia del robo de carga, las personas, instituciones, países y regiones, buscan cada día un camino hacia el transporte seguro de carga en carretera en los múltiples escenarios que varían según la evolución del delito o los avances de gestión para combatirlo. Como en el libro, todos los actores tenemos como objetivo en común la búsqueda de una solución efectiva, exitosa y tan perdurable que nos permita fortalecer empresas a través de la disminución de costos en el transporte. ALSUM invitó a un grupo de profesionales a conversar y conocer en más detalle los casos de robo en carretera en Chile, Brasil, México y Colombia en cesiones que se llevaron a cabo entre junio y septiembre del corriente año. Este artículo recopila y presenta - más allá de los números - los factores más relevantes en cuanto a cómo se desenvuelve el delito de hurto de mercancías en los citados países, cómo es visto por las aseguradoras, los ajustadores de pérdidas y

los gerenciadore de riesgos y, de manera general, describe algunas de las acciones correctivas con buen resultado.

EVOLUCIÓN

“El robo de carga llegó para quedarse” manifestó José Luis Anselmi de Assistcargo en uno de los eventos. En efecto, el robo de carga ha sido un flagelo para la humanidad desde tiempos remotos, basta una breve revisión a la historia para encontrar que existía muchos años antes de Cristo y que ha evolucionado tan rápidamente como lo ha hecho la logística de distribución física de mercancías.

Para el caso de Latinoamérica, el perfil del ladrón podría generalizarse como se muestra en la tabla a continuación, aclarando que, desafortunadamente, todos los delincuentes existen y cohabitan en todos los países de la región y del mundo.

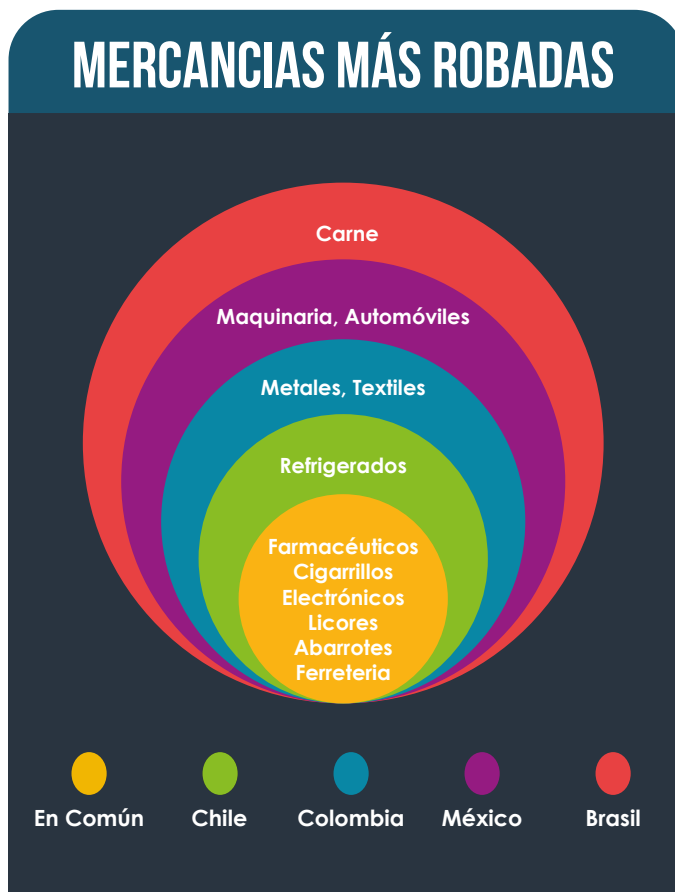
	CASUAL / ACCIDENTAL	PRINCIPIANTE - REGULAR	DELINCUENTE COMUN	DELINCUENTE ORGANIZADO
Característica predominante o motivación	“La ocasión hace al ladrón” - Accidente	Roba por facilidad, contacto y acceso	Conoce el mercado secundario y aprovecha deficiencias de seguridad.	Tiene claro qué, cuándo y dónde va a robar así como quién le va a comprar.
Conocimiento del producto	Ninguno	Mínimo. Básico	Medio - Alto	Alto - Especializado
Inversión	Ninguna	Mínima	Media	Alta
Con quién roba	Sólo	Personal de bajo perfil: Portería, Bodega, Secretaria, Servicios generales	Personal de operaciones y área administrativa	Permea controles, infiltra personas en cualquier nivel de la organización
Impacto del robo	Bajo / esporádico	Bajo / recurrente	Medio - Alto / Recurrente	Alto - Muy Alto / Selectivo
Lugar del robo	Cualquiera	Origen	Origen - punto medio	Lugar estudiado y definido como de alta vulnerabilidad y baja reacción

La gráfica permite afirmar que tanto en Latinoamérica como en gran parte del mundo, el robo está dirigido hacia mercancías que atienden los siguientes criterios:

- » Suplen necesidades básicas de alimentación o nutrición como aquellas que se encuentran en la tienda o supermercado: Arroz, azúcar, café, pastas, alimentos enlatados, lácteos, leches de fórmula, vitaminas.
- » Son medicinas de venta libre o elementos de primeros auxilios o medicinas especializadas de alto costo.
- » Son prendas de vestir, confecciones en general, textiles y/o calzado.
- » Son de productos de tendencia o moda como los celulares, computadores, electrodomésticos y, en general, tecnología.
- » Son de consumo masivo, con altos índices de contrabando en los países y comercialización en mercado negro como licores, cigarrillos, perfumes, productos de cuidado personal en general.
- » Algunos commodities que encajan en alimentos o medicinas.

En adición, cada país se ve afectado por robo de bienes propios de su economía o sus costumbres.

MERCANCIAS MÁS ROBADAS



INCIDENCIA DE FACTORES EXTERNOS

- » Cambios en el PIB. Los participantes de los diferentes países coincidieron en que el número de eventos de hurto está ligado a los cambios en el PIB pues caen las ventas a través de los canales legales, sucederá lo mismo en los mercados informales.
- » A mayor índice de economía informal, mayor número de eventos por hurto.
- » Las elecciones o cambios de gobiernos también incrementan los casos de hurto dada la necesidad de financiar campañas electorales u obtener insumos para publicidad.
- » Temporadas, festividades, cambios de estación.
- » Demanda internacional de ciertos productos como metales, químicos, chatarra, hidrocarburos, etc.
- » Devaluación o revaluación de la moneda que

incrementan, según sea el caso, la importación de insumos o la exportación de productos terminados.

- » Cambios en la oferta de unidades de transporte.
- » Baja oferta de conductores.
- » Tipificación y castigo del delito.
- » La legislación sobre protección de información - Habeas Data.
- » Indicadores de pobreza, desempleo, ingreso per cápita, corrupción.
- » Otros crímenes como narcotráfico, terrorismo que motivan el lavado de activos y genera academia del delito.
- » Delitos cibernéticos.
- » La concepción del hurto como negocio en donde empresas roban a otras empresas.

INCIDENCIA DE FACTORES INTERNOS

- » La carga en sí misma y/o sus componentes.
- » Debilidad en los procesos de selección desde proveedores hasta clientes, pasando por conductores, personal de operaciones, almacenaje, ventas, administrativos, etc.
- » Ubicación de las instalaciones de producción y distribución.
- » Debilidad en los procesos de producción, administración y comercialización de los productos.
- » Corrupción interna.

- » Actitud distante de la gerencia general respecto de los temas relacionados con las políticas de transporte y flete.
- » Tercerización sin control de los procesos de distribución.
- » Descuido en el manejo de la información relacionada con la operación de transporte y almacenaje de productos.

En cortas palabras, el ladrón siempre tendrá motivo o justificación para cometer asalto.

EN DÓNDE SE COMETE EL HURTO

MATRIZ DE AMENAZAS / RIESGO EN EL TRANSPORTE DE CARGA - LATINOAMÉRICA - 2013 - 2016

Punto Crítico	Secuestro	Saqueo	Hurto desde el Vehículo	Hurto del Vehículo	Falsos Retenes o Puestos de Control	Falsos Accidentes en Ruta	Engaños Varios	Promedio
Cargue (origen)	2	3	2	3	1	1	1	2
En Ruta	4	1	1	4	4	4	4	3
Parada, pernoctación y parqueo	3	4	4	4	3	2	2	3
Estacionamiento Autorizado	2	2	3	3	1	1	2	2
Entradas y Salidas de Ciudades	4	3	3	4	3	1	3	3
Descargue (Destino)	2	3	2	3	1	1	4	2
Promedio	3	3	3	4	2	2	3	3

Escala de 1 a 4 donde 4 representa el mayor riesgo.

FUENTE: Autor con base en la gráfica "Matriz de amenaza/riesgo en el transporte europeo 2002-2009 - Cepal2013

Tal y como sucede en Europa o Estados Unidos, Latinoamérica presenta los mismos puntos críticos para hurto de mercancías. En este punto es válido anotar que la ejecución del robo se ha ido desplazando de las carreteras hacia entradas y salidas de ciudades y puertos/fronteras, como resultado de la especialización y evolución en infraestructura que se evidencia en el delito que incluye y no se limita a bodegas, flotas de vehículos, sistemas de interceptación de comunicaciones, sistemas de bloqueo o inhibidores de señal.

En el primer vistazo de la tabla, la definición de puntos críticos resulta algo obvia, sin embargo, es muy frecuente encontrar que el generador o propietario de la carga cree o asume que su responsabilidad sobre la misma termina al finalizar la labor de cargue pue en adelante "será problema de la transportadora y el conductor" "ellos responden por cualquier cosa que pase". El mensaje claro de la matriz – que no es novedad – es que la carga está expuesta desde inicio hasta el fin, por lo cual sugiere que los planes de acción y reacción deben contemplar cada uno de los puntos definidos como críticos.

MODUS OPERANDI O FORMAS DE HURTO

Con base en la información recolectada, me he permitido clasificar, de manera libre, las diferentes formas de hurto como se presenta a continuación:

Suplantación de uno o varios de los actores de la cadena para facilitar el robo, el cual se comete con o sin violencia dependiendo de las circunstancias, los controles en el flujo de información y la idoneidad o capacidad de respuesta de los afectados.

» *De autoridad.* Sucede cuando se utilizan falsos retenes para detener el vehículo previa interceptación de la escolta, hacer descender al conductor y llevarse el vehículo.

» *Del destinatario.* Se presenta generalmente cuando durante el tránsito, el conductor recibe instrucciones "confiables" para realizar la entrega de la mercancía en un lugar diferente del consignado en la planilla de viaje.

» *Del conductor y/o del vehículo y/o escolta* que consiste en alterar fotografías, información y documentación para filtrar el ladrón/camión bajo el nombre de otros sin antecedentes penales.

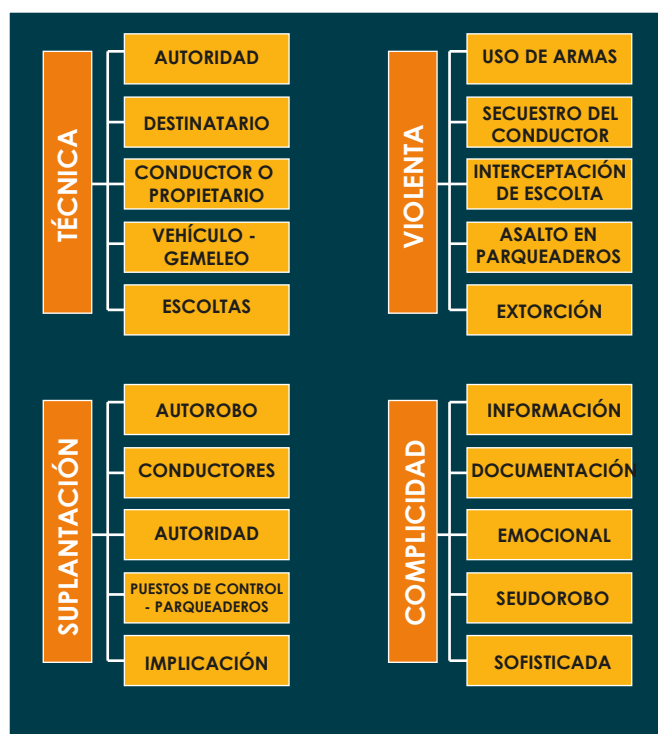
Complicidad. En esta modalidad, la forma más generalizada y antigua es la complicidad del conductor, quien simplemente entrega la carga a cambio de un pago previamente convenido. Sin embargo, se evidencian casos en los que un conductor inocente es implicado por los delincuentes - si es que son capturados -. Cualquier persona en la cadena es susceptible de convertirse en cómplice o autor del delito. Respecto de la autoridad, se aplica el concepto cuando un miembro de institución está inmerso en el delito.

Violenta. Se presenta cuando no ha sido posible llevar a cabo las estrategias de las modalidades anteriores, por lo cual se ven precisados al uso de la fuerza, armas, amenaza con los conductores, escoltas y sitios de parqueo o pernoctación. En los parqueaderos se presentan robos y saqueos de más de un vehículo. La extorsión, así como la implicación se presentan como tendencia en los últimos años, con mayor fuerza en Brasil o en México y hace referencia a la amenaza sobre el conductor - generalmente - de asesinar su familia sobre la cual tienen un trabajo de inteligencia que

incluye miembros, ubicaciones y rutinas, situación que obliga al conductor a entregar la carga de manera voluntaria siguiendo las indicaciones de la delincuencia.

Técnica o robo técnico. Bien podría llamarse documental, no hay violencia, la carga sale formal y legalmente de las instalaciones del remitente y se entrega formal y legalmente a un destinatario para luego descubrir que se trataba de un robo. Manifestación del ciberdelito? descuido en el manejo de información? . Como pseudo robo se define aquel en el cual el viaje nunca existió , el robo tampoco, pero es avisado como un siniestro, es decir es una forma de fraude a las aseguradoras. La emocional es un sinónimo de la extorsiva sin la cuota de violencia y se refiere a la manipulación de personal vulnerable para obtener información que facilite el delito. Por último, he llamado sofisticada a la ejecución del delito a generadores o transportadores con gestión segura de la logística de transporte por la delincuencia organizada , en donde la carga es robada y desaparecida en cuestión de segundos.

Las consideraciones obligadas sobre las modalidades de hurto son A quién le estoy entregando mi carga? y con quién estoy compartiendo mi información?



POSICIÓN Y ACTUACIÓN DEL SECTOR ASEGURADOR

El sector asegurador para efectos del presente artículo comprende aseguradores, reaseguradores, intermediarios de seguro y reaseguro, ajustadores de pérdidas y gerenciadoras o administradoras de riesgos.

En todos los países de la región confluyen aseguradoras y reaseguradoras del top ten mundial, aseguradoras locales con alta solidez financiera e intermediarios o corredores de seguro también multinacionales o con gran bagaje a nivel nacional, quienes, conjuntamente trabajan para encontrar soluciones para sus asegurados, agregando valor a sus productos a través de servicios de gerenciamiento de riesgos y acompañamiento en momentos críticos. Es importante resaltar que el desafío para las aseguradoras es desempeñarse en un eterno mercado blando y altamente competido, lo cual significa precios bajos (insuficientes en algunos casos) y condiciones de aseguramiento laxas, en adición a escasa información sobre los riesgos al momento de suscribir negocios, a la resistencia de los asegurados respecto de la inversión en prevención de pérdidas y al compromiso de sostenibilidad del negocio.

En este escenario, las aseguradoras ofrecen seguro para el transporte de carga a generadores, intermediarios en la cadena y transportadores para amparar las pérdidas y daños que sufran las mercancías durante el transporte. La forma en que las aseguradoras abordan el problema de hurto, presenta los siguientes momentos en común:

- 1 Los suscriptores, en principio, limitan y controlan el impacto de los robos a través de garantías de y condiciones de póliza, fundamentadas en información estadística, de inteligencia, políticas y guías internas.
- 2 Aparecen los siniestros por hurto. En muchas ocasiones, el primero ya arrasó con las primas de cinco o más años (Severidad), en otras, los siniestros suceden con cierta periodicidad (frecuencia). En ambos casos aparece el Ajustador de seguros - liquidador de pérdidas, quien juega un papel muy importante porque, con su experiencia y profesionalismo, durante la ejecución de su trabajo se convierte en auditor de las condiciones de seguro otorgadas al afectado:
 - a. Las condiciones son insuficientes y permitirán que la póliza se convierta en un cajero automático
 - b. Las condiciones son confusas y el ajuste de la pérdida se convierte en complejo
 - c. Las condiciones son tan exigentes que no se pueden cumplir o el hacerlo costaría mucho más que las pérdidas esperadas.
- 3 Del juicioso análisis de los siniestros surgen diferentes alternativas para equilibrar el riesgo, pero para ello, se hace imperativo interactuar con el asegurado.
- 4 Conjuntamente se diseñan planes de acción para equilibrar los resultados y seguir adelante, caso a caso, cliente por cliente.
- 5 Los correctivos, así como los planes de prevención, generalmente tienen un buen resultado desafortunadamente no perdurables, razón por la cual, las aseguradoras deciden llevar sus preocupaciones a sus agremiaciones. Paralelamente, generadores y transportadores también lo hacen.
- 6 Se involucra el Gerenciador o administrador de riesgos, equipo dentro del staff de la aseguradora o empresas especializadas en la identificación, evaluación y manejo de riesgos de transporte y conexos.
- 7 Las condiciones, garantías, así como algunas exclusiones se convierten en protocolos de seguridad y operación en los que se involucran el generador, el transportador, intermediarios de la cadena, los cuales se refuerzan con la definición de escoltas, la inclusión de sistemas GPS, plataformas de monitoreo, alianzas con las autoridades, auditorías a corredores viales, sitios de pernoctación, uso de diferentes bases de datos para filtrar tanto clientes como proveedores.
- 8 El trabajo en equipo permite tener mayor claridad sobre la problemática, genera sinergias entre los actores y es un paso definitivo para acceder a las instituciones de Policía y de Gobierno para realmente constituirse en un frente común en contra del delito.

MEDIDAS DE SEGURIDAD EXITOSAS

Como es conocido, todos los países de la región se hallan inmersos en la problemática del hurto de carga por carretera en diferentes estadios, es así como los países en los que se realizó el ejercicio han atravesado por períodos de alta siniestralidad, siniestralidad controlada y baja siniestralidad, para luego repetir el ciclo dado que la delincuencia también avanza en su estrategia para atacar de nuevo, como se evidencia en Brasil, México, Argentina y Colombia; o bien, como Chile empezando el ciclo porque el delito migró de los puertos a las carreteras. Por supuesto, en la medida en que los períodos han sido más fuertes, las acciones correctivas y preventivas lo han sido también. A continuación se presentan algunas de las acciones que, aplicadas en conjunto, han dado un resultado exitoso:

- ✓ Suscripción basada en información real de siniestralidad que involucra protocolos definidos específicamente para el riesgo que se ampara, acompañada de programas de gerenciamiento de riesgos para prevenir los hurtos o para tener un impacto menor.
- ✓ Seguro obligatorio tanto para generador de carga como para transportador.
- ✓ Uso de bases de datos en la selección de clientes y proveedores para conocer situación financiera, accionistas y prevención de lavado de activos.
- ✓ Uso de conductores y vehículos bajo registro único de conductores y vehículos en bases nacionales que, a su vez, son alimentadas por la siniestralidad presentada.
- ✓ Verificación de antecedentes penales.
- ✓ Definición de políticas y procedimientos claros para la selección de personal administrativo y operativo.
- ✓ Visitas domiciliarias y referenciación del personal que estará involucrado con los despachos.
- ✓ Conocimiento exhaustivo sobre el uso de la mercancía o sus componentes en mercados secundarios.
- ✓ Capacitación a conductores y personal operativo sobre seguridad, peligros en ruta, autenticidad de documentación.
- ✓ Análisis de los riesgos a través de la cadena de distribución, desde el cargue de la mercancía en origen hasta el descargue en destino final
- ✓ para establecer puntos críticos y planes de acción específicos por viaje, por ruta o por tipo de carga.
- ✓ Definición clara de planes de ruta que incluye sitios de parada y pernoctación seguros.
- ✓ Uso de dispositivos GPS para monitoreo en ruta, verificación de comportamiento del conductor durante el viaje, definición de geocercas durante el recorrido, control de puertas y contenedores (sellos y candados electrónicos) y de cabina como activación de comandos por voz para que el conductor pueda reportar que está siendo asaltado sin exponer su vida.
- ✓ Uso de dispositivos GPS para rastreo de la carga
- ✓ Reubicación de los centros de distribución a parques industriales o zonas francas en donde el acceso de intrusos tiene mayor control.
- ✓ Definición de canales de comunicación exclusivos para control de información.
- ✓ Contratación de escoltas o acompañamientos con empresas que hayan pasado los filtros de selección y tengan probada experiencia y capacidad de reacción.
- ✓ Redefinición de empaques o modificaciones a la mercancía para hacer más difícil su transporte, como en el caso de autos.
- ✓ Redefinición de unidades transportadas o cambio de 1 despacho masivo a múltiples más pequeños.
- ✓ Fragmentación de carga.
- ✓ Acuerdos con la policía para obtención de reacción.



...Y? ENTONCES, QUIEN SE HA LLEVADO MI CARGA

Pese a que se ha identificado el problema, las causas, sus manifestaciones y algunas estrategias de solución, hace falta mucho para responder acertadamente a la pregunta planteada, entre otros:

1. Generar cambios de actitud en los actores de la cadena para que exista conciencia que todos son claves en un transporte exitoso
2. Comprender que una estrategia exitosa involucra a otros, por tanto cada quien debe dedicarse a hacer bien lo que sabe hacer y no pretender ignorar o reemplazar a otros que están especializados en lo que hacen. Algo así como "zapatero a tus zapatos"
3. Generar, mantener y compartir fuentes de información confiables respecto de las estadísticas y características de vehículos, personas y mercancías para que otros no pequen por desconocimiento y para establecer una base cierta sobre la cual fomentar planes de acción
4. Así como el delito no conoce fronteras, su control o remedio también debe superarlas. Se deben buscar formas de frenar la comercialización de la mercancía robada en los países vecinos a través de políticas y acuerdos de cooperación.

Estos temas se encuentran ampliados en el "LIBRO BLANCO SOBRE EL ROBO DE CARGA POR CARRETERA EN LATINOAMERICA"

Agradecimientos a AACH, AIG Brasil, AMIS, ARM Services, AssistCargo, Cerproin, Control LP, CRM, Fasecolda, JLT Re Colombia, Risk & Claims, Seguros Sura.



Responsabilidad Civil :
Operadores Portuarios y de Terminales

Coberturas Tradicionales vs. Tendencias del Mercado

Al considerar las coberturas tradicionales de Responsabilidad Civil marítima se nos vienen a la mente la RC Operadores de Puertos y Terminales, RC Estibadores, RC Almacениstas, RC Operadores de Marinas, RC Astilleros, y Casco y Maquinaria + Pandi (P&I), entre otros. Varias -si es que no son todas esas coberturas- podrían llegar a encontrarse en una sola póliza de Marine para operadores portuarios.

Adicional a esas coberturas tradicionalmente ofrecidas en el mercado Marine (tanto a nivel de Latinoamérica como el mercado de Londres) se buscan también protecciones y soluciones de RC General que incluyen la RC patronal y RC automóviles por ejemplo, al igual que las coberturas de propiedades; es decir, edificio y contenido, lucro cesante, maquinaria y equipo.

Al final se busca siempre la forma más holística de proteger todos los elementos que se encuentran dentro del puerto, incluyendo las obligaciones contractuales; las oficinas; los patios de contenedores; los muelles de carga general, carga seca, carga líquida; los trabajadores; las bodegas; los buques que frecuentan el puerto, ya sea para el abastecimiento, cargue o descargue; entre posibles astilleros; ferrocarriles;

grúas; camiones; marinas; remolcadores pertenecientes al puerto, etc.

En un mercado blando se observan tendencias a incluir todos los elementos, sean marine o non-marine, en una sola póliza siempre a un precio menor y de cierta forma pasando por alto a los expertos de los diferentes ramos que pueden ser la suscriptor de Marine, el suscriptor de property e ingeniería, y la suscriptora de RC. Aunque el suscriptor de Marine por naturaleza debe conocer elementos de Responsabilidad Civil y de Propiedad (tomando como ejemplo una póliza de RC transportista de carga o de RC almacenista), se corre siempre el riesgo de que -al agregarle también RC General, RC Patronal, RC Automóviles, Property, Equipo y Maquinaria- se pueda convertir en un “jack of all trades, master of none,” lo cual eventualmente se manifestará en los resultados y la siniestralidad actual del mercado Marine.

Si algo aprendimos de la explosión en Tianjin, es a reflexionar más acerca de las siguientes preguntas: ¿Cuáles modalidades o pólizas podrían responder ante la pérdida de carga dentro del puerto? ¿Cuáles coberturas son las más o menos amplias? ¿Cuáles contienen mayor número de exclusiones que otros?

¿Todas son consideradas coberturas “Marine”? ¿Cuáles situaciones puede o debe el almacenista u operador portuario controlar?

Esos son solo unos de los conceptos que justo se tratarán en esos días durante el congreso de ALSUM en Panamá durante nuestro taller interactivo de suscripción de RC Portuaria. Henrique Cabral también comparte su perspectiva brasilera para equilibrar mi perspectiva nortea. Gracias a todos Uds. por su participación y sus aportes.



Michael Yeats,
Head of Regional Marine,
Latin America & Caribbean
at Munich Re

INCOTERMS ® 2010 HERRAMIENTA ÚTIL PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL

La economía mundial es movida por la oferta y la demanda, los bienes que se producen en los 5 continentes suplen las necesidades de todos los habitantes del planeta en los diferentes países que lo componen, grandes fábricas, complejos industriales y productores en general, algunas con la aplicación de tecnologías avanzadas y otras de pronto más artesanalmente, trabajan incansablemente para producir la gran variedad de artículos, distribuirlos y finalmente colocarlos a nuestra disposición.

Tanto la cadena de abastecimiento de esta producción mundial en su calidad de fabricantes, comerciantes, importadores, exportadores o distribuidores, como también los compradores y consumidores requieren de reglas claras para establecer los límites de sus derechos y obligaciones, así como sus responsabilidades respecto del lugar para la entrega de las mercancía, tipos de costos y gastos, documentos, riesgos, seguros y otros elementos involucrados en las operaciones de comercio internacional como lo es el modo y medio de transporte; cuáles de ellos debe asumir el comprador y cuáles el vendedor (V/C), así como las fronteras geográficas hasta donde deben llegar el uno y el otro son incógnitas que encuentran respuesta en los denominados INCOTERMS ® 2010 cuya sigla traduce en el idioma inglés "International Commercial Terms" o en español "Términos Internacionales de Comercio". Estos términos diseñados desde 1936 por la "International Chamber of Commerce" – ICC – o Cámara de Comercio Internacional pretenden precisamente brindar a compradores y vendedores (V/C) una herramienta útil, fácil y resumida para ser aplicada en las transacciones de compra-venta de bienes y productos tangibles en calidad de recomendación.

Estos términos, que entraron en vigor a partir del primero (1) de enero del año 2011, han demostrado utilidad no solamente para el comprador y vendedor (C/V) en sus relaciones, sino también han servido a algunas aseguradoras de referente en el diseño de sus condicionados y

por ende sus aspectos relacionados con ellos como lo es el recobro o subrogación y eventuales salvamentos. Es prudente mencionar que no obstante se utilicen los términos como referente no constituyen soporte legal.

Es de suma importancia que las partes del contrato de compra-venta en sus operaciones de importación y exportación pacten previamente el marco que delimita la transferencia de sus responsabilidades en tiempo, lugares, ubicación, asunción de costos y gastos, evitando así controversias futuras ante imprevistos en el desarrollo de las actividades logísticas, administrativas y económicas que derivan de las labores de cargue, envasado, movilización, transporte, trasbordo, trasiego, descargue y desenvasado de los bienes objeto de la transacción y de su legalización. En la medida que cada uno cumpla estrictamente con sus deberes y obligaciones no habría motivo a que surjan diferencias entre ellos, refiriéndonos a vendedor y comprador (V/C).

La Cámara de Comercio Internacional o International Chamber of Commerce" – ICC – en su última versión del año 2010, actualmente vigente, introduce varios cambios en el diseño de los INCOTERMS ® 2010 dentro de los que se destacan reducir la regla de 13 a 11, básicamente retirando del grupo D referente a la llegada las siglas DAF, DES, DEQ y DDU, en defecto crea los términos DAT – Delivery At Terminal/Entrega en terminal – y DAP – Delivery At Place/Entrega en lugar –

Es recomendable que tanto vendedor como comprador (V/C) al realizar el contrato de compraventa consulten el documento oficial emanado de la Cámara de Comercio Internacional - ICC - y dejen constancia del INCOTERMS ® 2010 acordado en los documentos inherentes al contrato de compra-venta – factura/invoice y en los del contrato de transporte según modo y medio a utilizar – Bill Of Lading/Conocimiento de Embarque, Air Way Bill/Guía Aérea y demás documentos que perfeccionen el contrato de transporte en los demás modos de transporte.

LOS INCOTERMS ® 2010 CONTEMPLAN LAS REGLAS EN CUATRO (4) GRANDES GRUPOS, CADA UNO DE ELLOS INVOLUCRA UNO O VARIOS TÉRMINOS A SABER:

1

E Salida para el Vendedor: El vendedor/Exportador asume una mínima obligación; este grupo contempla un solo término y aplica a todos los modos de transporte, este es:

EXW: Ex Works/En bodega o fábrica del vendedor (Lugar convenido)

Aquí el comprador recoge la mercancía en bodega o fábrica del vendedor, elige y cancela el flete, mientras el vendedor asume los riesgos del transporte principal. En la mayoría de ocasiones el comprador o importador asume la legalización de exportación y de importación de los bienes.

2

F – Entrega directa sin pago del transporte principal:

En este grupo el vendedor/Exportador entrega en el punto de embarque y el comprador/Importador elige, paga el flete y asume los riesgos del transporte principal

El grupo F contempla las siguientes modalidades:

FCA – Free Carrier: Franco transportista (Lugar convenido) El vendedor hace entrega de los bienes al transportador elegido por el comprador y en el lugar acordado y efectúa el despacho de exportación de las mercancías

El comprador elige al transportador, el modo de transporte y asume los riesgos y costos desde que el transportista se hace cargo de los bienes. Es factible su uso en todos los medios de transporte excepto el marítimo

FAS – Free Alongside Shipping – Franco al costado del buque (puerto de cargue convenido)

El vendedor entrega los bienes al costado del buque en el puerto marítimo de embarque, asume la responsabilidad por daño o pérdida de la mercancía hasta ese mismo lugar y se encarga de la exportación del despacho.

El comprador elige la naviera, informa al vendedor, asume el costo del flete y asume los riesgos de la mercancía desde la subida a bordo del buque. Normalmente involucra el modo marítimo

FOB – Free On Board/Libre a bordo – Puerto convenido - El vendedor entrega los bienes a bordo del buque y efectúa su exportación. El comprador designa el buque, le informa al vendedor y asume los costos y riesgos correspondientes a la mercancía desde el momento en que ésta ha pasado la borda del buque.

Este término se utiliza en el transporte marítimo.

3

C – Entrega indirecta con pago del transporte principal – Los bienes se entregan en sitio destinado convenido, el vendedor contrata el transporte, cancela el flete, mientras que el comprador asume los riesgos del transporte principal. Encontramos en este grupo:

CFR – Cost and Freight/Costo y Flete – Puerto en destino acordado – El vendedor contrata el buque, asume el pago del flete y los riesgos de la

mercancía hasta puerto de destino sobrepasando la borda del buque, como también efectúa el despacho de exportación de los bienes.

El comprador asume el riesgo de daño o pérdida de los bienes y soporta los gastos adicionales que puedan surgir desde que la mercancía traspasa la borda del buque. Uso generalizado en el modo marítimo.

CIF – Cost Insurance and Freight/Costo, seguro y

Flete – Puerto en destino acordado –

El vendedor contrata el buque, costea el flete y se encarga de la mercancía hasta el puerto de destino acordado. Realiza el despacho de exportación de los bienes y contrata un seguro con respecto a la mercancía por su valor.

El comprador asume los costos desde que la mercancía llega a puerto de destino, es responsable del riesgo de daño o pérdida de los bienes desde el momento en que traspasan la borda del buque en puerto inicial no obstante que el vendedor haya contratado una póliza de seguro con asegurado el comprador. Uso general en el modo marítimo.

CPT – Carriage Paid To/Transporte Pagado Hasta.. – Puerto en destino acordado –

El vendedor realiza la exportación de la mercancía, contrata el transporte y costea el flete. El comprador asume el riesgo de daño o pérdida de los bienes y soporta los gastos adicionales que

puedan surgir desde que el vendedor le entrega al transportador inicial. Es usual el uso en todos los modos de transporte o combinados, el modo marítimo es utilizable en asocio con cualquier otro modo.

CIP – Carriage and Insurance Paid/Transporte y Seguro Pagado hasta. – Puerto en destino acordado –

El vendedor contrata el modo y medio de transporte, asume el pago del flete hasta puerto de destino, como también efectúa el despacho de exportación de los bienes. Contrata un seguro con respecto a la mercancía por su valor asegurando al comprador o importador. Puede ser utilizado en cualquier modo de transporte.

El comprador asume el riesgo de daño o pérdida de los bienes y soporta los gastos adicionales que puedan surgir desde que el vendedor hace entrega al transportador inicial.

4

D – Entrega en la llegada - El vendedor entrega en sitio final de destino, contrata el modo y medio de transporte y toma por su cuenta los riesgos del transporte principal. Encontramos aquí dos modalidades:

DAT – Delivery At Terminal/Entrega en terminal – Entrega en terminal designado en el puerto o lugar de destino. El vendedor se encarga de la entrega de los bienes en el puerto o lugar de destino acordado con su descargue, asumiendo todos los costos y riesgos que ello implica. Efectúa el despacho de exportación. El comprador asume todos los riesgos una vez el vendedor le haga entrega de la mercancía en sitio convenido debidamente descargada. Realiza el despacho de importación. Factible su aplicación en todos los modos de transporte o combinados.

DAP – Delivery At Place/Entrega en lugar – Entrega en lugar de destino designado. El vendedor se encarga de la entrega de los bienes en el puerto o lugar de destino acordado, contrata el modo y medio de transporte hasta el sitio final acordado y asume todos los riesgos que ello implica sin descargar. Efectúa el despacho de exportación. El comprador asume todos los riesgos una vez el

vendedor le haga entrega de la mercancía en sitio convenido y realiza el trámite de importación de la mercancía. En cualquier modo de transporte puede aplicarse e incluso combinados.

DDP – Delivery Duty Paid/Entrega derechos pagados – Entrega en lugar de destino designado. El vendedor se encarga de la entrega de los bienes en la bodega o fábrica del comprador incluido el descargue de los bienes, realiza la exportación e importación de la mercancía y corre con todos los riesgos y costos que ello implique. Constituye una máxima obligación para el vendedor y mínima para el comprador. El comprador asume todos los riesgos y gastos una vez el vendedor le haga entrega de la mercancía descargada en su fábrica o bodega – sitio convenido – El uso de esta regla puede aplicar en cualquier modo de transporte

En razón a que todos los acuerdos de compra-venta cuentan con sus propias particularidades, puede darse que los INCOTERMS ® 2010 no cubran algunos aspectos, en estos casos se sugiere que tales aspectos sean pactados e involucrados claramente en otro tipo de documento o contrato.



LA NUEVA ENMIENDA AL CONVENIO SOLAS (74) PARA LA VERIFICACIÓN DE LA MASA Y PESO DE MERCADERÍA

SU IMPORTANCIA EN LA SUSCRIPCIÓN DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS

Gustavo Pablo Yusti – ALS Admiralty Services S.A
Comité Técnico de Cascos

La Convención SOLAS (Safety Of Life At Sea) que tuviera sus orígenes luego del naufragio del Titanic y fuera adoptado en 1974 por la Conferencia sobre la seguridad de la vida humana en el mar, especialmente convocada por las Organización Marítima Internacional (OMI), ha sufrido a lo largo de los años importantes enmiendas, la última de ellas sobre la que pondremos en esta oportunidad nuestro foco, se refiere a la modificación de la Regla VI/2 adoptada mediante la Resolución MSC.380 (94) de la Organización Marítima Internacional, y que entrara en vigencia para los estados miembros el 1 de julio de 2016.

Esta modificación al convenio refiere a la obligación de la verificación de la masa y peso bruto de la mercadería (refiriéndose como tal a la unitarización en contenedores) previo a la carga en el puerto de origen donde dará comienzo al transporte marítimo. Esta obligación está pues en cabeza de los expedidores en los términos del

contrato de transporte (conocimiento de embarque, o su respectivo instrumento de transporte marítimo o multimodal). Esta declaración deberá ser presentada al capitán del buque o su representante, y al representante de la Terminal portuaria con la antelación suficiente de modo que puedan estos sujetos tomar las precauciones necesarias para dar una correcta estiba tanto en bodega del buque como así en plazoleta dentro de las instalaciones portuarias. La Regla 2 de esta enmienda dispone dos métodos diferentes para su cumplimiento, el primero y más efectivo es el pesaje del contenedor lleno, cerrado y previo al embarque realizado por un equipo calibrado y certificado. El segundo método, a nuestro entender un tanto más inexacto es el del pesaje de todos los bultos y elementos de carga, incluyendo la masa de las paletas, la madera de estiba y demás material de sujeción que se cargue en el contenedor y

añadiendo la masa de la tara del contenedor a la suma de cada masa, por medio de un método certificado aprobado por la autoridad competente del Estado en el que se haya efectuado la arrumazón del contenedor.

De igual modo la norma dispone para el caso de incumplimiento por parte del expedidor, que el contenedor no será embarcado a bordo del buque. Esta norma impone principalmente la seguridad de la navegación y su consecuente salvaguardo de las personas que forman parte de la tripulación y personal terrestre operadores portuarios, como así de los sujetos en general que forman parte de la cadena logística del transporte. En lo que a la suscripción del seguro marítimo de carga refiere (las coberturas para los cascos, maquinarias e incluso protección e indemnidad merecen otro tratamiento) esta nueva disposición debe una especial atención.

Si bien es cierto que el principal objetivo de esta norma modificatoria es la de prevenir siniestros vinculados con la estiba a bordo de los buques que se rigen por el Convenio SOLAS (buques de mas de 500 toneladas de arqueo que realizan viajes internacionales por mar), esta norma trae aparejado un beneficio adicional para la evaluación de los siniestros de mercadería en contenedores.

Es bien sabido para los suscriptores marítimos, como así en especial para quienes estamos a diario involucrados en la atención de siniestros vinculados al riesgo de transporte de mercaderías, la especial problemática que en materia de prueba implica la hasta ahora deficiente pesada de los contenedores previo al embarque. En efecto, las coberturas para el transporte de mercancías bajo la formula todo riesgo de deposito a deposito, amparan el riesgo de la mercadería en un mismo contenedor desde que fuera consolidado en el puerto de origen incluso generalmente aun antes de ello en los depósitos del vendedor o agente consolidador según fuera el caso.

Cuando al finalizar el viaje o en algún destino intermedio, se detecta un faltante de mercadería, comienza la tarea pericial tendiente a determinar la causa y el origen de la pérdida. Nuestra experiencia en la atención de este tipo de incidentes, indica en muchas oportunidades que la causalidad es la sustracción de mercaderías violentando los mecanismos de cierre del contenedor o alterando los precintos de modo tal que pase inadvertido por los sujetos que tienen a su cargo el control, la recepción y entrega a los

diferentes responsables de su cuidado (terminales, depósitos, transportistas terrestres, ferroviarios y marítimos, entre otros). El primer planteo que se hace el perito ajustador o liquidador de averías en los términos del contrato de seguros, es determinar el origen de la pérdida, a fin de involucrar el siniestro en el ámbito temporal de la cobertura, para luego tomar las precauciones necesarias a fin de responsabilizar a quienes tuvieron a su cargo el cuidado del contenedor al momento de la ocurrencia siniestral. Hasta la entrada en vigencia de esta norma, el pesaje del contenedor no era un elemento confiable para determinar el origen de la pérdida (el expedidor tomaba a la cuenta un pesaje declarado y con esa simple declaración se emitía el conocimiento de embarque).

La falta de un elemento confiable respecto al peso del contenedor en sus diferentes etapas del transporte sumaba al análisis del caso un elemento adicional sobre el que los peritos debían trabajar y por supuesto los abogados profundizar en la prueba del momento en que se habría producido la pérdida. Ahora bien, el pesaje obligatorio de la mercadería utilizando alguno de los métodos aceptados por la norma bajo análisis, genera definitivamente un nuevo elemento de seguridad a la mercadería durante el transporte, evitando daños por estiba defectuosa por supuesto, pero también genera un mecanismo mas preciso al tiempo de la investigación de una pérdida como la que refiere, facilitando la tarea de los encargados de la recuperación de las pérdidas contra su correcto causante. El gran desafío pues para los puertos de Latinoamérica será la adaptación de sus instalaciones portuarias y terminales de transferencia para que el pesaje y la expedición de los certificados consecuentes, sean emitidos de manera correcta utilizando el mas efectivo método de pesaje de los contenedores en basculas debidamente calibradas y con la debida antelación previa al embarque. Como ha ocurrido en estos últimos años con el avance de la tecnología y la adopción de nuevos mecanismos de seguridad en el transporte, la pluma del suscriptor se adaptara a estos cambios en beneficio de la cobertura.

El Dr. Gustavo Pablo Yusti, es Doctor en Derecho, Liquidador de Siniestros y averías marítimas. Especializado en Seguros Marítimos y Transporte internacional. Docente de Universidades Publicas y Privadas. Conferencista en la materia. Actualmente socio senior de ALS ADMIRALTY SERVICES S.A., despacho con sede central en la Ciudad de Buenos Aires (Argentina).

50%
DESCUENTO AFILIADOS
ALSUM



Oferta Académica

Fundamentos en Seguros de Transporte

20 módulos
Libre fecha de inicio

Línea de Suscripción de Carga

22 módulos
Libre fecha de inicio

Próximamente

Línea de Suscripción de Cascos

31 módulos
Matrículas Agosto de 2016
Inicio de clases Octubre de 2016



www.alsum.co/elearning
Tel: +571 491 3257 - +55 11 93106-8866
juan.avella@alsum.co

¿YA CONSIDERÓ EL COSTO DE CAPITAL DE SU LINEA DE NEGOCIO?

En tiempos de desaceleración de la economía, los gestores de carteras de transporte enfrentan enormes desafíos para mantener su rentabilidad. Por un lado, la fuerte competencia por los mejores riesgos y el llamado "soft market", hacen que las tasas de seguro sufran reducciones, generando poco a poco menos ingresos de prima de las aseguradoras frente a exposiciones cada vez más complejas. Por otra parte, es sabido que toda reducción de la actividad económica termina por generar mayores índices de criminalidad en el país, aumentando la frecuencia de siniestros de robo y en consecuencia la siniestralidad.

Con márgenes cada vez más pequeñas, los gestores han buscado con mayor intensidad porcentajes medios de comisión, estableciendo metas e intentando reducirlos, sin embargo, lo que más vemos hoy es un gran cuidado de los gastos administrativos. Hay una enorme variedad de costos que impactan en el resultado de la cartera: los operativos, como por ejemplo el software, servicios de asistencia de carga y descarga, costo de outsourcing, etc. y la parte de administración, incluyendo los gastos de personal y todos los tipos de costos internos de la aseguradora contabilizados a este portafolio. Con esta visión, el gestor espera obtener resultados haciendo que la prima supere la suma de reclamos, comisión y gastos administrativos. Un indicador muy utilizado para medir el rendimiento de una cartera es el índice combinado, donde dividimos la suma de reclamos, comisión y gastos por la prima devengada. Este indicador para muchos es suficiente, pero omite un elemento que a menudo pasa de forma inadvertida a los gestores: el costo del capital de riesgo imputado a la cartera.

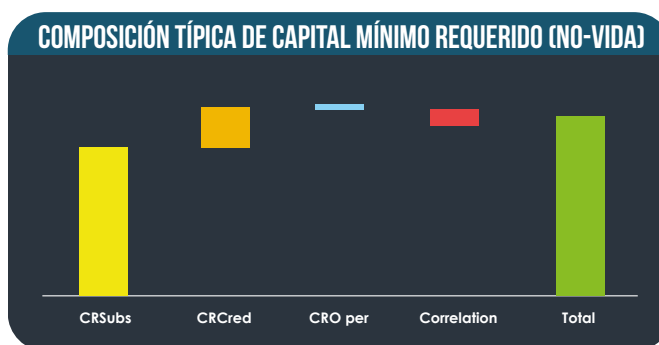
La modernización de las normas de modelo de capital y solvencia en Brasil viene ocurriendo desde 2008, cuando fueron introducidos los requerimientos de capital basados en riesgo, alineando el mercado brasileño con las prácticas internacionales en la aplicación del régimen de Solvencia II, incluyendo como por ejemplo las pautas establecidas por la Asociación Internacional de Supervisores de Seguros (IAIS),

una agencia responsable de la implementación del sistema de capital mínimo requerido en el continente europeo.

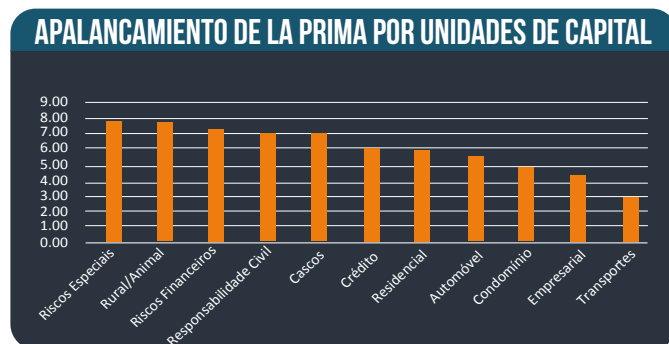
Estos requerimientos pretenden asegurar que las compañías de seguros puedan absorber pérdidas significativas no previstas. En otras palabras, las empresas deben poseer capital suficiente para afrontar el riesgo de una situación adversa que contradice su política de suscripción como las actuales incertidumbres en la estimación de reservas (riesgo de suscripción), la posibilidad de ocurrencia de pérdidas asociadas con el incumplimiento de la contraparte de obligaciones financieras o devaluación de créditos derivados de la reducción en su clasificación de riesgo (riesgo de crédito), de las pérdidas resultantes de la insuficiencia, deficiencia o inadecuación de procesos internos, humanos y de sistemas (riesgo operacional) y por último, las fluctuaciones del mercado financiero, que provocan cambios en la evaluación económica de los activos y pasivos de las empresas (riesgo de mercado).

El mercado brasileño ya tiene estos cuatro riesgos regulados, donde última parte de capital que se requiere para la operación es referente al riesgo de mercado, que debe ser constituida por las compañías de seguros a partir de la fecha 31.12.2016.

El gráfico siguiente muestra que actualmente la mayor fuente de exigencia de capital exigido es precisamente el riesgo de suscripción.



De acuerdo a la regulación de solvencia en Brasil, el capital de riesgo necesario para mantener una cartera de Transporte es relativamente alto en comparación con otras líneas de “No Vida”, debido al alto grado de riesgo asociado con el negocio de la suscripción. La siguiente tabla presenta el apalancamiento de capital de suscripción de los principales sectores del mercado de seguros de “No Vida”.



De acuerdo a simulaciones realizadas por la Munich Re con datos reales del mercado de seguros, cabe señalar que la línea con menor apalancamiento es precisamente la de Transportes, es decir, por cada R\$ 1.00 de capital de suscripción es posible suscribir a aproximadamente R\$ 3.00 de prima de seguro. La línea de Automóviles, para propósitos de comparación, permite un apalancamiento de R\$ 5.51 mientras que en la línea Residencial este valor se aproxima de R\$ 6,00.

Esto significa que las líneas de negocio con Índice Combinado equivalente generan resultados totalmente divergentes a las aseguradoras cuando se analiza el retorno sobre el capital. Mientras un índice combinado de 97% para la cartera de Residencias, por ejemplo, genera un resultado operativo de aproximadamente 18% del capital asignado de la suscripción, en Transportes este porcentaje desciende a menos del 9%.

En un escenario donde la aseguradora proyecta un crecimiento en la cartera de transporte, un índice combinado de 97%, siquiera genera un resultado operacional suficiente para soportar el aumento de la necesidad de capital de para esta línea de negocio.

El alto grado de exigencia de capital para la cartera es y debe ser, un elemento más a considerar por los gestores en esta complicada función para mantener la rentabilidad de la cartera, siendo necesario, por lo tanto, el análisis

de la tasa de retorno sobre el capital asignado, indicador este que debe convertirse cada vez más común con la aplicación de normas de Solvencia II en el mercado brasileño.

En este escenario, algunas alternativas para aumentar la eficiencia de capital serían la diversificación de la cartera, emisión de deuda o el uso del reaseguro estructurado.

Para la mayor diversificación de la cartera, la aseguradora enfrenta la dificultad del escenario del mercado actual, con altos niveles de competencia y a menudo espacio limitado para el crecimiento rentable. Ya el tema de la deuda muestra a menudo una opción costosa debido a altas tasas de interés y el escenario actual de márgenes más pequeñas para las aseguradoras. El reaseguro estructurado surge como una alternativa interesante, ya que reduce los requisitos de capital a un costo menor que otras fuentes existentes en el mercado financiero. Con una estructura inteligente que reduce al mínimo el flujo financiero de la operación, el reaseguro, así, se convierte en una potente herramienta alternativa y poderosa para la gestión del capital de las aseguradoras, rompiendo el paradigma de operación estrictamente de transferencia de riesgos técnicos y exposición.

Con el reaseguro, es posible aumentar la rentabilidad relativa de la cartera de transportes, reduciendo la diferencia del retorno de capital en comparación con otras líneas con mayor apalancamiento e incluso índice combinado, haciéndolas equivalentes. Además, el reaseguro permite que una compañía de seguros financie su crecimiento sin perder rentabilidad, algo que suele suceder debido a la mayor exigencia de capital.

Para actuar en este segmento, la filial local de Munich Re, grupo de reaseguro más grande del mundo, ha establecido un equipo multidisciplinar y altamente especializado en la legislación brasileña para abordar cuestiones de capital y estructurar soluciones individuales, así como está muy conectado al centro de expertise global del grupo Munich Re.



RECUPEROS Y SUBROGACIÓN EN ÁMBITOS INTERNACIONALES

El extenso y dinámico escenario de la aventura marítima, comenzó en los albores de los primeros intercambios (materias primas, piedras preciosas, minerales...) a lo largo del Tigris, Éufrates, Bahrén y el Indus. Hoy, más de 2300 años después, nos encontramos ante una industria madura que demanda soluciones globales, transversales y versátiles. Un elemento común a toda aventura, es la asunción de riesgos, que en primera instancia, hay que prevenir, minimizar y de manera subsidiaria recuperar.

La evolución tecnológica que acompañó a las épocas de bonanza y crecimiento permitieron un mayor control de los riesgos hasta entonces conocidos, si bien es cierto, que como contrapartida afloraron nuevos riesgos hasta entonces desconocidos. Es en medio de una política de eficiencia empresarial y deslocalización funcional (*outsourcing*) donde apareció la figura del "recupero" nombre que comparte tanto la actividad como los profesionales adheridos a la misma. Un equipo de abogados y marinos con espíritu comercial y visión náutica, así podríamos describir a nuestros profesionales. Los "recuperos" tienen como piedra angular el "no cure no pay" anglicismo que podríamos traducir como el cobro de una minuta sujeta a la obtención de resultados. Esta particularidad, nació como una exigencia de la que históricamente se ha conocido como la parte contractual más débil (el cargador y su aseguradora, frente a la naviera), olvidando por un momento la inusitada y preocupante coyuntura actual por la que atraviesan las navieras.

Asimismo, es un secreto a voces que desde el año 2008, las probabilidades de que buques "en condiciones subestándares" surquen los mares han aumentado. Esta situación es debida a elementos tan dispares como el retraso en los trabajos de inspección y reparación, la disminución del personal a bordo y la contratación del mismo en países en vía de desarrollo, cartas náuticas desactualizadas así

como el no cumplimiento de protocolos de seguridad de a bordo. Todos esos elementos confluyen en el "recupero" que debe hacer frente al binomio de la innavegabilidad del buque y la falta náutica.

En el entorno de la subrogación internacional, el taller que impartiremos el IV Congreso Latinoamericano de Seguros Marítimos en Panamá, ofrecerá a los participantes una breve pero profunda mirada al conjunto de estrategias y quehaceres de un "recupero". Podemos adelantar que los recuperos no disponen de ningún interés particular en acudir a los tribunales de un país en concreto sino que cuando se da alguna de las contingencias previstas, como pudiera ser el embargo de un buque, aprovecha los foros más adecuados en pro de su objetivo (jurisprudencia, ley aplicable, red de contactos, peritos independientes, investigaciones y análisis son elementos fundamentales que incidirán en su elección final).

Los participantes del taller comprobarán como elementos como la creatividad, perseverancia, el conocimiento de las distintas legislaciones aplicables así como la existencia de una visión náutica y jurídica, son elementos a tener en consideración para la labor de un "recupero" especialmente en el mundo de la subrogación internacional, sin perder de vista como es lógico la existencia de una relación contractual y por tanto existiendo como subyacente a la relación los intereses comerciales del cliente (refiriéndonos como es lógico a la aseguradora y la carga).

Por último recordar que el "recupero" en el escenario ya descrito no solo asume la clásica función de recuperar las pérdidas sino que coordina también la expedición de garantías de avería gruesa y de salvamento, intenta reducir la contribución de la carga y proporciona soluciones sobre el terreno.

Jon Sánchez
ZASS International

HANJIN

UN DESASTRE ¿ANUNCIADO?

Esta historia comenzó en mayo de 1977 cuando Cho Choong-hoon estableció la compañía Hanjin Container Lines. El servicio regular a oriente medio dio inicio en 1978 y para la costa oeste de Estados Unidos un año después. La siguiente década, más exactamente en 1988 Hanjin Container Lines se fusionó con KSC para convertirse en lo que hoy conocemos como Hanjin Shipping. La compañía abrió una terminal en Long Beach al sur de los Angeles para el año 1991.

En 1993, Hanjin Shipping recibió un Premio por parte de Lloyd's por su fiabilidad en las operaciones comerciales de transporte de carga que desempañaba entre Europa y el Lejano Oriente. Para el año 1995, la compañía lanzó la ruta desde China hacia Europa. Su crecimiento se evidenció cuando su capacidad de carga aumentó a 10000 TEUs con la entrada en funcionamiento del buque Hanjin Korea y dos años después a través del navío Hanjin Soho con capacidad para 13100 TEUs. Solo para recordar, y tener en cuenta TEUs hace referencia a la Unidad Equivalente a Veinte Pies, y son esas cajas largas y grandes que se ven transportadas en grandes camiones.

Superando la crisis financiera de 2009, Hanjin Shipping en 2012 ocupó el puesto número 1 en el ranking de las navieras más confiables en el cumplimiento de sus itinerarios, y fue nombrada la mejor empresa de transporte según el índice de sostenibilidad del Dow Jones. El siguiente año ocuparía el primer lugar por su fiabilidad en el servicio de contenedores. Finalmente, en el año 2015, Hanjin Shipping lanzó su servicio desde el Lejano Oriente hacia Latinoamérica.

La trama de la historia seguiría a continuación, cuando en noviembre de 2015, los medios titulaban "Desaceleración y exceso de capacidad afecta a las principales navieras del mundo", informando que la naviera más poderosa, el conglomerado danés Maersk en su unidad de envío en contenedores eliminaría 4.000

empleos de su nómina en tierra. También cancelaría las opciones de compra de seis navíos Triple-E, los buques de contenedores más grandes del mundo, y así poder hacer frente a la caída en la industria.

Efectivamente las navieras y el comercio marítimo en general atravesaban una fuerte crisis, situación que no sería ajena a Hanjin Shipping, cuando en abril de 2015 iniciaría operaciones la Alianza CKYHE conformada por las navieras Cosco, K Line, Yangming, Evergreen Line y por supuesto, la protagonista de esta historia, con el fin de afrontar la caída en la demanda, optimizar su eficiencia y reforzar la calidad de su servicio en términos de cobertura de la red.

En marzo de 2016 los medios informaban que la alianza marítima CKYHE llevó a cabo un proceso de remodelación de sus rutas para adaptarse a los cambios en la demanda y poder seguir prestando un servicio eficiente. Claramente se pretendía una reorganización como medida para contrarrestar los problemas de exceso de capacidad y de bajada de la demanda, lo que habría ocasionado en la época la cancelación de la ruta desde Asia hacia el norte de Europa.

Para ese entonces, el Wall Street Journal afirmaba "Los barcos anclados y vacíos se están convirtiendo en una característica de los grandes puertos de todo el mundo a medida que las empresas que transportan mineral de hierro, carbón y otras materias primas a granel tratan de sobrellevar una de las peores recesiones del sector en décadas. Las naves ociosas son un claro indicio de cómo el desmoronamiento de la demanda china de materias primas golpea al transporte marítimo mundial. Las tarifas de los fletes que las navieras cobran por el transporte de esos materiales a granel están en mínimos históricos, y varios operadores ya se han acogido a la protección por bancarrota o se han retirado del negocio, según los corredores."



Los pequeños operadores estaban solicitando la protección por bancarrota. La industria continuaría en crisis, pero la noticia que prendió las alarmas se dio el 31 de agosto cuando los titulares anunciaban "El armador surcoreano Hanjin quiebra y expone la crisis de la industria naviera". La séptima naviera más grande del mundo se declaraba en bancarrota después de que sus bancos acreedores decidieran no apoyarla más. Korea Development Bank (KDB), el banco público anunció que pondrían fin a su apoyo a Hanjin Shipping a partir del 4 de septiembre, rechazando los planes de la matriz para intentar reducir la deuda de la compañía, que ascendía a 5.000 millones de dólares al cierre de 2015.

La dimensión de la crisis se evidenciaba en afirmaciones informativas como que esta quiebra se constituiría en la mayor de la historia de la industria del transporte marítimo, superando el colapso de United States Lines en 1986, según los datos de la consultora Alphaline recogidos por la agencia Bloomberg. En artículo de la BBC del 2 de septiembre, la información era que cerca de 540.000 contenedores de carga se encontraban en alta mar sin ningún destino (85 barcos cargados con 14.500 millones de dólares en mercadería).

En medio de la crisis los buques, tripulación y carga de la naviera quedaron atrapados en los océanos. Los puertos, por temor a que no se les pagara, se negaban a dejar que los barcos atracaran o descargaran la mercancía. Eso significaba que las naves se veían obligadas a esperar a que Hanjin, sus acreedores o sus socios encontraran una solución. Ante la incertidumbre se generaron un gran número de situaciones.

No solo se impedía que los buques descargaran, los contenedores en los puertos que esperaban a

ser recogidos también fueron retenidos para garantizar que la naviera cancelara las deudas pendientes. Además, se encontraba, por supuesto, la carga dentro de los contenedores, en muchos casos parte de una cadena apretada de suministro y entrega. Cabe recordar que, en el mes de septiembre, la industria naviera se encontraba en vísperas de navidad, la época más activa del año. Las mercancías confiadas a Hanjin Shipping tal vez, dejaran de cumplir con los cronogramas previstos, lo que supondrá un dolor de cabeza para los empresarios.

La situación se tornó tan compleja e impredecible que aun en estos días no es fácil determinar la propiedad de la carga. En primer lugar, la naviera operaba con barcos propios, pero también alquilaba otros. Además, los contenedores no siempre son de Hanjin, debido a que hace parte de la Alianza CKYHE y comparte lugar con otras cuatro compañías. Finalmente, encontramos las empresas dueñas del contenido de los contenedores. Por ejemplo, una semana después de la quiebra, Samsung informó que tenía mercancía repartida en dos buques de Hanjin, con un valor aproximado de 38 millones de dólares; por su parte HP aclaró que contaba con 500 contenedores varados con bienes por un valor de 10 millones de dólares.

Además, se generó una crisis humanitaria relacionada con la tripulación, en promedio 15 a 20 personas por embarcación, quienes se encontraban junto a los barcos a la deriva, con la incertidumbre de contar con suficientes suministros, combustible y lo más importante saber si les sería cancelado su salario o por el contrario deberían esperar en mar sin el pago por sus servicios.



La siguiente afirmación resume la crisis: "La bancarrota de Hanjin envía básicamente a la industria de los envíos a aguas inexploradas. Nunca hemos visto un acontecimiento de esta escala antes y se abre un largo y duro camino por delante para los socios, shippers, agentes y empresas transitarias que trabajaban con Hanjin, sin mencionar a las compañías de seguros y aseguradores implicados. Con suerte, la industria en su conjunto aprenderá de este evento.

A corto plazo, la caída de Hanjin introducirá cambios drásticos en el mercado. Y ya estamos viendo los efectos: de repente hay una reducción de la capacidad en los barcos, que se traducirá en problemas de espacio y subidas de precios en el futuro inmediato. Muchas navieras han anunciado ya un GRI para el primero de octubre, y a ésta, muy probablemente le seguirá más subidas"

– Klaus Lysdal, VP of Sales & Operations,
iContainers
ESTA HISTORIA CONTINUARÁ...



HINCAPIE & MOLINA
CONSULTORES S.A.S.

EXPERIENCE IS OUR MAIN STRENGTH EXPERIENCIA ES NUESTRA PRINCIPAL FORTALEZA

Legal consultants in international trade, marine law, marine business, admiralty, port activities, logistics operations, transport, insurance/reinsurance, corporate law, international investment, commercial agreements, chartering, Customs, public and private law.

Consultores legales en negocios internacionales, derecho marítimo, negociación marítima, puertos y actividades portuarias, transporte, seguros y reaseguros, derecho corporativo, inversión extranjera, acuerdos comerciales, fletamentos, aduanas, derecho público y privado, principalmente.

Cartagena: Calle Real de Manga No 21-166
Tel: +57 (5) 6600 8339 / 660 9437
Fax: +57 (5) 660 8345

ALSUM EN EL MUNDO

En 2016 ALSUM realizó 4 eventos presenciales, cada uno en una ciudad distinta, en los que se habló sobre temas relevantes para la industria del seguro con expositores de clase mundial

El primero de los eventos se realizó en Santiago de Chile, el 26 de mayo en el Auditorio de Seguros Sura (RSA), siendo la primera actividad de ALSUM en suelo chileno. El tema fue Robo de mercancías, visto tanto desde la problemática local como internacional. Los expositores fueron: Rubén Silgado de Seguros Sura (RSA) Chile, Arnaldo Rotella de Crawford Chile, Thomas Radmann de

ARM Services, José Luis Anselmi de AssistCargo Argentina, René Ellis de Control LP Brasil, Luis Álvarez de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros y Alma Alarcón de La Gerencia de Riesgos.

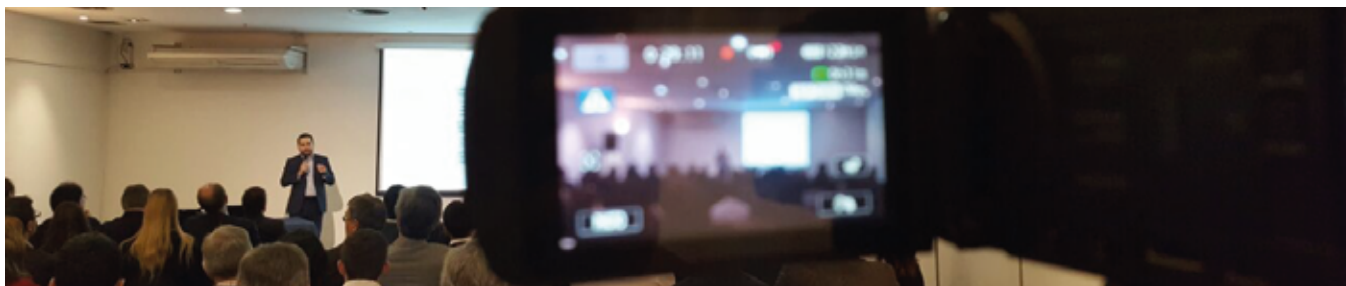
80 participantes in situ y 60 por vía web pudieron escuchar de primera mano los principales problemas chilenos sobre hurto de mercancías y en el panel final, se compartieron las mejores prácticas que dieron resultado en Brasil, Colombia y México frente a este delito.



También sobre el tema de hurto, y en un formato parecido, el segundo de los eventos de la Asociación se llevó a cabo en Ciudad de México, el 27 de julio en el Auditorio de AMIS. 60 asistentes físicos y 55 virtuales escucharon a Luis Álvarez de AMIS, Pablo Rauiz de Cerproin, Patricio Vidal de AssistCargo y Mauricio Martínez de CRM

La tercera conferencia del año tuvo lugar en

Buenos Aires, en el Hotel Dazzler San Martín el día 24 de Agosto. Con patrocinio de AssistCargo, el tema tratado fue la cobertura de Project Cargo. Para ello contamos con la presencia de Euler Alvarenga de SwissRe, Hernán Cantillo de CHUBB y Leonardo Mainero, del estudio legal Mohorade & Asociados. La asistencia física fue de 78 personas, sumadas a más de 40 virtuales.



La última conferencia, cerrando el ciclo de eventos presenciales sobre Hurto, se llevó a cabo en Bogotá, en el salón de conferencias del Instituto Nacional de Seguros. Los conferencistas invitados fueron: Héctor Cruz de Risk & Claims, Jorge Cruz de JLT Re Colombia, Mauricio Martínez de CRM y Alma Alarcón de la Gerencia de

Riesgos. 30 asistentes presenciales y 45 virtuales nos acompañaron en esa ocasión.

ALSUM agradece a todos los conferencistas que hicieron estas charlas posibles, e invita a todo el público latinoamericano a seguir participando de forma activa en estos eventos.



PILDORAS

El comercio mundial representa el intercambio de productos y servicios, algunos vitales como los alimentos, y otros que cuentan con un mercado exclusivo, por ejemplo, ropa erótica desechable o vestidos de baño caninos. Dentro de este océano de opciones para comercializar, encontramos los denominados productos forestales que según La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura – FAO, son todos aquellos productos madereros y no madereros que se producen a partir de plantas y árboles que crecen en los bosques y otros terrenos arbolados.

Dentro de la categoría no madereros podemos encontrar, por ejemplo, alimentos (plantas comestibles, bayas, setas; entre otros), plantas medicinales, forraje o pastos usualmente utilizados para la alimentación de ganadería, bonsáis y los mundialmente conocidos árboles de navidad.

El cultivo de árboles (principalmente pinos, abetos y piceas), como actividad agrícola (todo lo relacionado con la agricultura), silvícola (cultivo en bosques y selvas), y hortícola (producción en huertos), con una estacionalidad en los últimos meses del año, se enfoca principalmente a la obtención y comercialización de los árboles de navidad, donde su consumo y cultivo se desarrollan principalmente en América del Norte y Europa.

La importancia de este producto radica en la cultura y las tradiciones relacionadas con la celebración de la navidad. Tomando como base el mercado panameño, se indica que, a finales de noviembre y principios de diciembre, se importan un estimado de 100.000 árboles de navidad, de los cuales el 98% provienen de Nova Scotia, Canadá.

Es importante señalar como punto de partida y para comprender mejor los procesos que involucra esta actividad, el alto riesgo de plagas relacionadas con esta clase de productos forestales, por lo tanto, se debe hacer un control riguroso, que en Panamá se lleva a cabo en el país de origen, es decir que las inspecciones por parte de las autoridades del país centroamericano se realizan en Canadá. Esta situación surgió producto de la detección en el 2004 de plagas cuarentenarias en estos artículos, lo cual ocasionó el rechazo en los puertos de varios contenedores causando cuantiosas pérdidas económicas a los importadores y otros agentes comerciales.

Dato destacado: La inspección en origen implica el traslado a Nova Scotia de profesionales panameños que verifican las condiciones de los árboles, durante el proceso de producción hasta el momento del embalaje. Cuando se determina que no se presentan anomalías, se procede a colocar sellos de las autoridades fitosanitarias panameñas, por lo que estas cargas, cuando llegan a los puertos nacionales no son inspeccionadas. Este nuevo procedimiento en la logística de los árboles de navidad, se introdujo de común acuerdo entre importadores, exportadores, y las respectivas autoridades canadienses y panameñas.

En Nova Scotia, el proceso inicia con la plantación de semillas regadas por el viento, en temperaturas que oscilan entre -15°C (5°F) durante el invierno, y veranos con 25°C (77°F). Después de un proceso de producción que llevan aplicando aproximadamente 60 años, la cosecha se realiza entre el 20 de octubre al 15 noviembre. El corte se lleva a cabo con motosierras, y acto seguido se trasladan los árboles a orillas de los caminos en remolques acoplados a tractores y en ese lugar son recogidos por camiones con capacidad para 200 unidades y transportados a los centros de acopio.

Se producen diferentes clases de árboles de navidad, pero el comercio principal hace referencia a: 1. Los "Choice" de densidad mediana; 2. "Fancy" de densidad abultada, y algunos 3. "Select" de densidad más abultada y total perfección.

Además, existen productos complementarios como las embaladoras "KIRK" que cuentan con superficie interior pulida y diseño cónico para minimizar la fricción y realizar un empaque rápido y eficiente, donde el producto se comprime un 67%. También se cuenta con las bases "CINCO" de diferentes tamaños según la altura de los productos, y su principal característica en el diseño es la inclusión de un recipiente para agua con capacidad de 2.8 litros para garantizar un árbol verde y fresco.

Los principales centros de acopio están localizados en Bridgewater, CAN. Es en estos lugares, donde los productos se limpian, se clasifican por tamaño y calidad, se colocan en la máquina de agitación

(shacking) para que cualquier insecto se desprenda del tallo o las hojas. Además, se lleva a cabo la inspección por parte de la Canadian Food Inspection Agency (CFIA) para confirmar que no se presenten las plagas más recurrentes como culebras, chinches, piojos, pulgas saltadoras, moscas, gusanos, lagartijas y una gran variedad de arañas.

Luego el embalaje se realiza en un contenedor refrigerado con una temperatura regulada de 2° a 5° Centígrados (36° a 40° Fahrenheit) con capacidad para transportar de 400 a 2000 unidades, según el tamaño de la comercialización. Acto seguido, son transportados de Bridgewater al Puerto de Halifax que se encuentra a una distancia aproximada de 250 kilómetros vía terrestre.

En el Puerto los árboles pueden permanecer dos días en promedio dependiendo del tiempo que demore el barco en atracar. Durante el recorrido se realiza una parada intermedia en Kingston, Jamaica; y finalmente 20 o 25 días después del inicio del viaje, se hace el arribo al Puerto de Manzanillo, Colón. Panamá. Generalmente debido a la estacionalidad de este producto, la fecha de llegada sucede del 30 de noviembre en adelante, coincidiendo con la navidad. De las 100.000 unidades que se importan cada año, cerca del 70% ingresan entre el 30 de noviembre y el 5 de diciembre.

En el Puerto de arribo el importador se presenta con los documentos de la carga ante la naviera, la cual después realiza las respectivas gestiones para coordinar con la administración del puerto, quien se comunica con las autoridades de aduana y cuarentena agropecuaria para que verifiquen el sello proveniente de Canadá, refrenden la documentación y ordenen la liberación del contenedor. Como siguiente paso, los inspectores de aduana verifican la carga, el pago de los impuestos, aprueben los documentos y finalmente el empresario pueda retirar la mercancía.

Finalmente, se realiza la distribución a los diferentes puntos de venta para que las familias puedan adquirir su árbol y celebrar la navidad.

EJEMPLOS DE MEDIDAS FITOSANITARIAS QUE SE PUEDEN APLICAR A PRODUCTOS FORESTALES

Antes de la Exportación:

- Garantía de que el producto procede de un área o lugar de producción que está libre de determinadas plagas.
- Procesamiento del producto en base a requisitos específicos (por ejemplo, descortezado).
- Inspección durante la temporada de crecimiento y antes del envío.
- Tratamiento adecuado o manipulación posterior a la cosecha.
- Prohibición de las exportaciones.

Durante de la Exportación:

- Tratamientos fitosanitarios (por ejemplo, fumigación en tránsito, pulverización de productos químicos).
- Salvaguardia (cobertura o cierre del producto en contenedores).
- Transporte durante un periodo concreto (por ejemplo, los árboles de navidad sólo se pueden enviar durante el periodo de inactividad de la plaga)
- Restricciones del transporte a través de áreas libres de plagas o el almacenamiento en áreas libres de plagas.

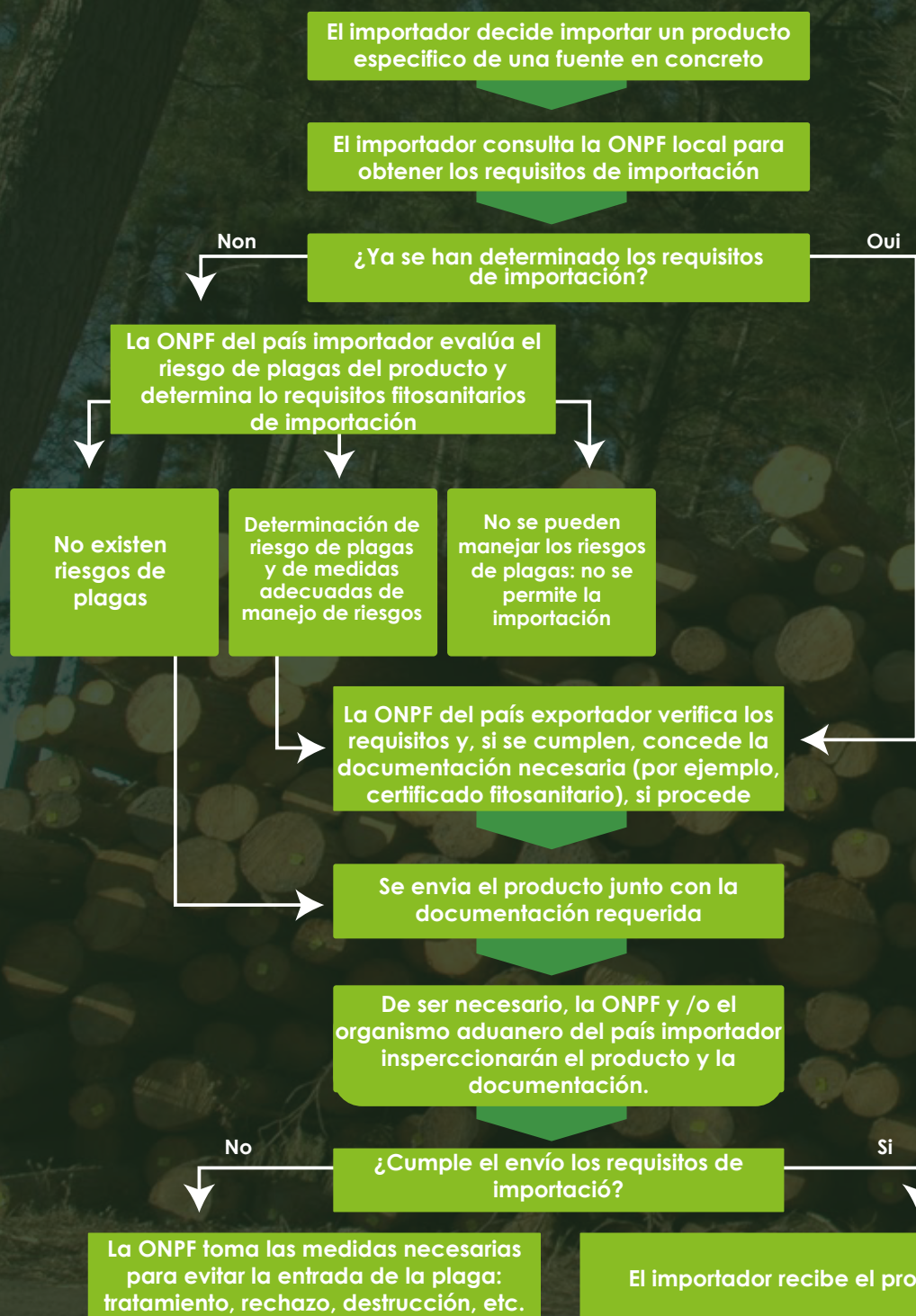
Tras la Llegada al País Importador:

- Inspección.
- Procesamiento de una manera determinada.
- Entrada y utilización en un periodo o una temporada concretos.
- Tratamiento posterior a la entrada.
- Cuarentena posterior a la entrada.

Esta lista no es exhaustiva y muchos de estos ejemplos se pueden aplicar individualmente o en combinación, a fin de manejar una sola plaga o un grupo de plagas.

Fuente: La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura – FAO

PASOS PARA EL PROCESO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS FORESTALES



RECOMENDACIONES PARA EL TRANSPORTE DE ÁRBOLES

Distribución / Almacenamiento

Árboles Vivos / Plantas

Los árboles cargados en equipamiento especial (contenedor de plataforma, extremo superior abierto) deberían ser colocados en un almacenamiento protector o "bueno" que proporcione protección de adelante y a los lados.

Plantas de Palma

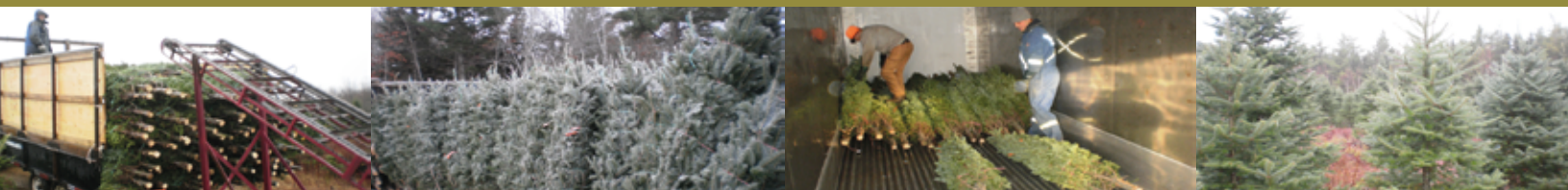
Las palmas son plantas y no árboles que pueden

ser transportados en, por ejemplo, contenedores con extremos superiores abiertos en posiciones de dormir, dependiendo de su tamaño.

Troncos/Tablones/Madera/Bastones:

Preferiblemente, se debe cargar a los troncos en ambos contenedores de plataforma, ATD's o contenedores con los Extremos Superiores Abiertos. Si los troncos son cargados en contenedores secos, se DEBE vincular las siguientes directrices a:

- Los troncos deben estar secos cuando están siendo cargados.
- Los troncos que permanezcan en una piscina de agua no se deben cargar.
- Para minimizar el riesgo de daño en los contenedores, los troncos se deben cargar con la asistencia de grúas especiales para manipular troncos o cargadores de troncos.
- Los troncos no deben ser presionados dentro de los contenedores utilizando carretillas, pues la experiencia muestra que esto dañará el contenedor.
- Los troncos no deben ser arrastrados fuera del contenedor.
- Las oficinas de reservas deben obtener aprobación por parte de los transportistas de que ellos cubrirán posible daño durante la carga.
- El/los puerto(s) de descarga deben obtener aprobación por parte de la consigna antes de la entrega de que ellos cubrirán cualquier daño causado durante la descarga.



Cargar en contenedores con Extremos Superiores Abiertos está solo permitido si se ha estipulado que la carga y la descarga tomarán lugar a través de la abertura en el extremo superior, Y que los troncos pueden ser sujetados de forma segura por medio de los puntos de fijación dentro del contenedor.

Si se ha cargado contenedores de plataforma o ATD's, los troncos tienen que ser asegurados con un número de cadenas adecuado. Los buques pueden rechazar el cargamento de contenedores de plataforma / ATD's con fijación inadecuada.

Los bastones/troncos tratados con aceite de

creosote o similares son aceptables habiendo estipulado que los pasos necesarios han sido tomados para prevenir cualquier fuga que provenga del contacto con el piso. Los bastones/las maderas con creosota no se deben cargar nunca en un CC cerrado, pero sí en contenedores de plataforma / ATD's. El contenedor debe ser alineado con una lámina plástica gruesa de polietileno en el piso y esta debe ser extendida hacia los lados de la carga.

Más PRESERVATIVOS DE MADERA están clasificados como Peligrosos bajo el Código IMDG.

Se aplican reglas de importación especiales para China / Europa.

PERITOS Y AJUSTADORES DE SEGUROS

Abaco International Loss Adjusters

Perú: Dirección: Leónidas Yerovi 106 – oficina 81. San Isidro, Lima. Perú.
Persona de contacto: Javier Hidalgo
Director División Internacional de Transportes // Director Perú
Teléfono: +51 943 190 605 // + 502 5204 8491 // +34 600 524 627
jhidalgo@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 35
jlinares@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 0493
rgomez@abacoadjusters.com

Estados Unidos de América: Dirección: 31 SE 5th Street suite 312. Miami. Florida. EUA.
Persona de contacto: Aurelio González
Director USA
Teléfono: +51 943 190 605
agonzalez@abacoadjusters.com

República Dominicana: Dirección: Santo Domingo
Persona de contacto: Ignacio Berasaluce
Director República Dominicana
Teléfono: +1829 940 1975
iberasaluce@abacoadjusters.com

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. 104
Persona de contacto: Carlos Peralta
Teléfono: +51 1 451-3042 Móvil: +51 999 704 728
cperalta@hdkp.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

SOL Marine Offshore S.A.

Colombia: Dirección: Carrera 44 No. 79 – 105, Barranquilla
Teléfono: +57 (5) 3049333
Persona de contacto: Luis Angulo
Teléfono: +57 3114186078
manager@solmarineoffshore.com

Supervisiones & Prevenciones S.R.L

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

The Spencer Company

Estados Unidos: Dirección: 91 Park Terrace West, New York, NY 10034. EUA.

Teléfono: +1 212 304 1560
Persona de contacto: Jonathan S. Spencer
Teléfono: +1 212 304 1560
jss@jssusa.com

Zass International

Dirección: Van-der-Smissen-Str. 1 22767 Hamburgo Alemania
Teléfono: +49 40 389198 0
Persona de contacto: Jon Sanchez
sanchez@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 3000
Persona de contacto: Erick Said Adam
Teléfono: + 52 55 4335 4057
erick.said@allianz.com.mx

Argo Brasil S/A

Brasil: Dirección: Avenida das Nações Unidas, 12.399. Conj. 140 e 141 – Brooklin Paulista. CEP 04578-000 – São Paulo – SP.
Teléfonos: +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: Sra. María Gabriela Moreno
Teléfono: 011-(507) 301-2248
mmoreno@assanet.com

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: Domingos D.C. Pozzetti
Teléfono: +55 (11) 4504-1641
Domingos.pozzetti@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, piso 7, 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 5° 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
omar.mendoza@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
fernando.abad@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

Internacional de Seguros

Panamá: Dirección: Ave. Nicanor de Obarrio, Edif. Credocorp Bank, pisos 19,20,21. Panamá.
Teléfonos: +507 206-4000
Persona de contacto: Maricarmen de Serracin
Teléfono: +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: transportesycascos@pacifico-.com.pe
www.pacificoseguros.com

Rimac Seguros

Perú: Dirección: Calle Las Begonias 475, San Isidro, Lima.
Persona de contacto: Carmen Rosa Flores
cfloros@rimac.com.pe

Sancor Seguros

Argentina: Dirección: Av. Cordoba 1776 Buenos Aires
Teléfono: +54 11 48147000
Persona de contacto: Gabriela Veres
gveres@sancorseguros.com

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 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 Ciudad 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, Delagación 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

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.com

Helvetia

Dirección: 1395 Brickell Avenue Suite 680. Miami, Florida 33131
Teléfono: +1 305 503 5166
Persona de contacto: Leonardo Morales
leonardo.morales@helvetia.com

JLT Re Colombia S.A.

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: 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

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: Alexandra Rockel
Teléfono: +49 (89) 3891-4871
arockel@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

Latinoamérica: Dirección: 355 Alhambra Circle, Ste 1510 Coral Gables, FL 33134
Persona de contacto: Efraín Ignacio Sorá
Teléfono: + 1 7863904663
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, Obarrío, 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
Reunion Re

Argentina: Dirección: Av. Eduardo Madero

1020 piso 17 - C1106 ACX - C.A.B.A. - Argentina
Teléfono: +54 11 43115445
Persona de contacto: Cecilia Levi
cecilialevi@reunionre.com.ar

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

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

avale@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: María Angélica Díaz Beltrán
maria.angelica.diaz.belsmarkotran@aonbenfield.com

Atlantic Insurance Brokers

América Latina: Dirección: 175 SW 7th St, Suite 1509. Miami, FL.
Teléfono: +1 305 377 7887
Persona de contacto: Sonia Kumar
skumar@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

JAO - GALLAGHER JAO CORREDORES DE REASEGUROS S.A.

Perú: Dirección: AV. PRIMAVERA N° 939, OFICINA 302. San Borja, Lima.
Teléfono: +511 618-8740
Persona de contacto: Javier Saavedra
Javier_Saavedra@ajg.com
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

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

Venezuela: Dirección: Urbanización Las Mercedes, Calle Veracruz, Edif. Torreón, 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@risksolutions.net.ve

RISK MANAGEMENT

ARAES Riesgos- Administradora de Riesgos, Seguros y Fianzas

México: Dirección: C.26 #254 Int.B Col. Vista Alegre, Mérida, Yucatán.
Teléfono: (999)287 12 60
Persona de contacto: Claudia Aranda
c.aranda@araesriesgos.com

ARM - Asset Risk Management

Argentina: Dirección: Lugones 4239 pisos 3 y 4
C1430EDF - Ciudad de Buenos Aires
Teléfono: +54 11 5032 3380
Persona de contacto: Samuel 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 Misisipi 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 Pío 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 Blvda. Suite 100
TX 77494 - Katy, Texas
Teléfono: +1 281 247 0379
Persona de contacto: Lic. Gabriel Rodriguez Roca
grodriquezroca@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.
Teléfono +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°0750, Williamson Place, La Boca Balboa, Ancón, Panamá.
Teléfono: +507-314-1756 / 52; +507 6676 8505; +507 6780 5046
Persona de contacto: 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

Admiralty Law- Legal Services

Argentina: Dirección: Avda. Alicia Moreau de Justo Piso 4 of 4, Dock 5 - Puerto Madero (C1107AAP)
Ciudad A. de Buenos Aires
Teléfono: +541143314324
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. Attorneys at Law

Colombia: Dirección: Calle 73 N° 9 - 42 Oficina 305 Edificio Nepal, Bogotá.
Teléfono: (571) 3172970
Persona de contacto: John Correa
jjcorrea@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
avallejo@maiolegal.com

ASOCIACIONES DE SEGUROS

AACH- Asociación de Aseguradores de Chile A.G.

Chile: Dirección: Calle la Concepción 322, Of. 501, Providencia, Santiago, Región Metropolitana, Chile
Teléfono: +56 2 2235 1502
Persona de contacto: Marcelo Mosso
mmosso@aach.cl

AACS – Asociación Argentina de Compañías de Seguros

Argentina: Dirección: Calle 25 de Mayo N° 565, 2° Piso. C1002ABX - Capital Federal - Buenos Aires.
Teléfono: +54 (011) 4312-7790
Persona de contacto: Pietro Zuppelli
pzuppelli@zuppelli.com
Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros México:
Dirección: Francisco I. Madero No. 21, Álvaro Obregón, Tlacopac San Ángel, 01040 Ciudad de México.
Teléfono: +52 55 5480 0600
Persona de contacto: Luis Álvarez
l Alvarez@amis.com.mx

APADEA- Asociación Panameña de Aseguradoras

Panamá: Dirección: Edificio APADEA. Bella Vista, Calle Venezuela No.46-113
Teléfono: (507) 225-4445
Persona de contacto: Carlos Berguido

caberguido@apadea.org

APCS- Asociación Paraguaya de Compañías de Seguros

Paraguay: Dirección: 15 de Agosto esq. Lugano
Teléfono: 595-21 446 474
Persona de contacto: Rubén Rappenecker
apcs@apcs.org.py

AUDEA- Asociación Uruguaya de Empresas Aseguradoras

Uruguay: Dirección: Torre del Congreso -8 de Octubre 2355 of 1501, Montevideo.
Teléfono: 2408 7735
Persona de contacto: Mauricio Castellanos
mauricio.castellanos@audea.org.uy

FASECOLDA – Federación de Aseguradores Colombianos

Colombia: Dirección: Cra. 7 N.o 26 – 20 Piso 11 y 12. Bogotá, Colombia.
Teléfono: +57 (1) 3 443 080
Persona de contacto: Diego Nieto
dnieto@fasescolda.com

¡AFÍLIESE YA!
MAYOR
INFORMACIÓN
INFO@ALSUM.CO
TEL: +571 4913257
ALSUM.CO



PAUTE
CON
NOSOTROS

ALSUM

Bogotá, Colombia

Tel: +57 14913257

+57 3175129750

jefecontenidos@alsum.co



V CONGRESO LATINOAMERICANO DE SEGUROS MARÍTIMOS

LIMA  **2017**

**ESPERE MÁS INFORMACIÓN
EN WWW.ALSUM.CO/CONGRESO2017**

¿Pasión?

“Sus bienes en buenas manos.”



Helvetia Marine seguros de carga.

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 más almacenamiento temporal.
- 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.

Helvetia Latin America LLC

1395 Brickell Avenue, Suite 680

Miami, FL 33131

T (305) 503 5166

Su aseguradora Suiza.

